

Sea Business World

DENİZ TİCARET, SANAYİ, TEKNOLOJİ, MÜHENDİSLİK, MALZEME, YAŞAM VE İŞ DÜNYASI DERGİSİ

www.seabusinessworld.com / Temmuz-Ağustos 2025

Deniz İş Dünyasının Bilgi Rotası

RÖPORTAJLAR

IMO İletişim Başkanı Natasha Brown ⚓ **T.C. Ticaret Bakanı** Sayın Prof. Dr. Ömer Bolat ⚓ **Denizcilik Genel Müdürü** Ünal Baylan ⚓ **İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı** Yusuf Öztürk ⚓ **GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı** Murat Kıran ⚓ **Piri Reis Üniversitesi Rektörü** Prof. Dr. Nafiz Arıcı ⚓ **Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı** Prof. Dr. Cüneyt Ezgi ⚓ **İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı** Prof. Dr. Özcan Arslan ⚓ **Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekan Vekili** Prof. Dr. Ceyda Süral Efeçinar - **Deniz Hukuku Anabilim Dalı** Doç. Dr. Fevzi Topsoy - **Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı** Dr. Öğr. Üyesi Sevda Keskin ⚓ **YATED Yönetim Kurulu Başkanı** Murat Bekiroğlu ⚓ **Türkiye Yelken Federasyonu Başkanı** Özlem Akdurak ⚓ **QSM Global Kurucu Ortağı** Ebru Kasap ⚓ **Uzman Psikolog** İrem Bulut



İletişim:

- +90 (216) 807 05 66
- info@qsmglobal.net
- www.qsmglobal.net
- qsm_global
- qsmglobal
- İstanbul, Türkiye

- İş Ortaklarımıza Özel Çözümler!
- Doğru Aday, Doğru Gemi!
- Uluslararası Standartlara Uyum!
- Kesintisiz İletişim, 7/24 Takip!
- Planlı Rotasyon, Sürdürülebilir Havuz!



**Kaliteli insan kaynağı, güçlü filo demektir.
Güvenilir gemi adamı, başarılı gemi yönetiminin temelidir.
Qsm Global, sizin adınıza bu temeli oluşturur.**

Denizyolu Taşımacılığı Pazarı 2030'a Kadar 100 Milyar Doları Aşacak

Uluslararası bir araştırma şirketinin raporuna göre, küresel deniz yolu taşımacılığı pazarının, 2025 yılında 79,09 milyar ABD doları seviyesine ulaşması tahmin edilirken, 2030 yılına kadar 101,71 milyar ABD dolarına ulaşması bekleniyor. Bu büyümenin, 2025-2030 dönemi boyunca yıllık bileşik büyüme oranı (CAGR) %5,16 olarak öngörülüyor.

SUMMARY

The Global Sea Freight Forwarding Market is set to experience strong growth between 2025 and 2030, driven by rising e-commerce volumes, improved logistics infrastructure, and the cost advantages of ocean transport. Valued at USD 79.09 billion in 2025, the market is projected to surpass USD 101.71 billion by 2030, with a compound annual growth rate (CAGR) of 5.16%. Led by the Asia-Pacific region, the market is increasingly shaped by eco-friendly shipping practices, cross-border e-commerce demand, and technological integration.

E-ticaretin küresel ölçekte artan hacmi, özellikle Konteyner Altı Yük (LCL) sevkiyatlarının artmasına neden olarak denizyolu taşımacılığı pazarını olumlu yönde etkiliyor.

Yüzyıllardır küresel ticaretin temel taşı olan deniz taşımacılığı, günümüzde hâlâ kömür, petrol ve doğalgaz gibi stratejik ürünlerin nakliyesinde kilit rol oynuyor. Bugün dünya ticaretinin yaklaşık %85'i, özellikle konteyner gemileri aracılığıyla deniz yoluyla gerçekleştiriliyor. Büyük, ağır ve hacimli yüklerin taşınmasında sunduğu yüksek kapasite, düşük maliyet ve daha az karbon salımı sayesinde denizyolu taşımacılığı, çevre dostu ve ekonomik bir seçenek olmaya devam ediyor.

Öne Çıkan Pazar Trendleri

Sınır Ötesi E-Ticaretin Yükselişi

E-ticaret sektörünün, 2023 yılında 6,3 trilyon ABD doları olan küresel hacminin 2027 yılına kadar 8 trilyon ABD dolarına ulaşarak dikkat çekici bir büyüme sergileyeceği öngörülüyor. Bu artış, özellikle Çin, Hindistan ve Endonezya gibi gelişmekte olan ülkelerde tüketici harcamalarının artmasıyla destekleniyor.

- Çin'de sınır ötesi e-ticaret, toplam dış ticaret hacminin %25'ini oluşturuyor. Diğer bölgelerdeki e-ticaret girişimleri

Çin'dekinden daha küçük ölçekli olsa da, hızlı bir büyüme yaşamaktadır.

- İyi kurulmuş bir ödeme ve lojistik altyapısına sahip olan Güney Kore'de, büyüme duraklamış olsa da çevrimiçi satışların genel perakende faaliyetinin %37'sine katkıda bulunduğu görülmektedir. Ancak, Güney Kore'deki e-ticaret manzarası, özellikle yiyecek teslimat hizmetleri ve aynı gün teslimat seçenekleri tarafından yönlendirilen önümüzdeki beş yıl içinde %45'e potansiyel bir artışa hazırdır.
- Aynı gün teslimat ve gıda lojistiği gibi hizmetler, bu büyümeyi tetikleyen başlıca unsurlar arasında yer alıyor.

Denizyolu Ticaret Hacminde Artış

Deniz yoluyla ticaretin büyümesi, nakliye maliyetini düşürerek dünyanın dört bir yanındaki müşterilere fayda sağlıyor. Nakliyenin bir ulaşım biçimi olarak artan verimliliği ve daha fazla ekonomik liberalleşme nedeniyle sektörün sürekli büyümesi için beklentiler olumlu kalmaya devam ediyor.

Mevcut koşullara rağmen, sektörün uzun vadeli beklentileri olumlu olmaya devam ediyor. Dünya nüfusu büyüyor ve gelişmekte olan ülkelerde nakliyenin bu kadar

İnternet erişiminin artması, satın alma gücündeki yükseliş ve e-ticaret sektörüne yönelik altyapı ve hizmetlerdeki gelişmeler, pazarın büyümesini destekleyen temel faktörler arasında yer alıyor. Denizyolu taşımacılığı, birçok son kullanıcı sektörü için tercih edilen lojistik çözüm haline gelirken, bu alandaki stratejik iş birliklerinin önümüzdeki dönemde pazarın daha da genişlemesine katkı sağlaması bekleniyor.

Deniz Taşımacılığı Pazar Boyutu



güvenli ve etkili bir şekilde taşıdığı mallara ve ham maddelere daha fazla ihtiyaç duymaya devam edeceği öngörülüyor. Deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi son zamanlarda bir kez daha istikrarlı bir şekilde artmaya başladı. Nakliyenin ticari taşımacılığın en çevre dostu ve maliyet açısından en etkili yöntemi olması, sonunda dünya ticaretinin deniz yoluyla taşınan yüzdesinde bir artışa yol açmalıdır.

Denizyolu taşımacılığının daha verimli ve ekonomik hale gelmesiyle birlikte, küresel ticarete deniz yolunun payı yeniden artışa geçmiş durumda. Bugün dünya genelinde 50.000'den fazla ticaret gemisi faaliyet gösteriyor ve bu gemiler, farklı ülkelerden bir milyondan fazla denizci tarafından yönetiliyor.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'na (UNCTAD) göre, ticaret gemilerinin işletilmesi dünya ekonomisine yaklaşık 380 milyar ABD dolarlık navlun geliri sağlıyor; bu, küresel ticaretin yaklaşık %5'ine karşılık geliyor. Serbest ticaret anlaşmaları, artan tüketim talebi ve teknolojiye dayalı lojistik çözümler, sektörün büyümesini destekleyen diğer önemli dinamikler arasında yer alıyor.

Pazarın Yapısı ve Rekabet Ortamı

Deniz yolu taşımacılığı pazarı, oldukça rekabetçi ve dağınık bir yapıya sahiptir. Bu pazarda faaliyet gösteren firmalar, yüklerin denizyoluyla taşınması için gerekli tüm lojistik ve operasyonel süreçleri üstleniyor.

Segmentasyon ve Bölgesel Dağılım

Pazar, taşımacılık türüne göre şu şekilde sınıflandırılıyor:

- Tam Konteyner Yüğü (FCL)
- Konteyner Altı Yüğü (LCL)
- Diğer türler

Coğrafi olarak segmentasyon ise şu şekildedir:

- **Kuzey Amerika:** ABD, Kanada, Meksika
- **Avrupa:** Almanya, Fransa, Hollanda, Birleşik Krallık, İtalya ve diğer Avrupa ülkeleri
- **Asya-Pasifik:** Çin, Japonya, Hindistan, Güney Kore, Endonezya, Singapur, Avustralya ve diğerleri
- **Orta Doğu & Afrika:** Güney Afrika, Mısır, Körfez Ülkeleri ve diğerleri
- **Güney Amerika:** Brezilya, Şili ve diğerleri

Geleceğe Bakış

Küresel deniz taşımacılığı sektörü; yapay zeka, GPS ve IoT gibi teknolojilerin entegrasyonu sayesinde daha şeffaf, verimli ve takip edilebilir bir hale geliyor. E-ticaretin etkisi, gelişen tüketim ekonomileri, rekabetçi lojistik hizmetleri ve çevresel farkındalık, pazarın geleceğini şekillendiren temel unsurlar olarak öne çıkıyor.





KARİYER MEDYA YAYINCILIK REKLAMCILIK VE TANITIM HİZMETLERİ ADINA

**İmtiyaz Sahibi ve Sorumlu
Yazı İşleri Müdürü**
Bayram Yıldız
bayram@seabusinessworld.com

Editör
Eda Gedikoğlu
eda@seabusinessworld.com

Proje ve Reklam Satış Müdürü
Çiğdem Kurut
cigdem@seabusinessworld.com

Reklam Satış Uzmanı
Baki Özcan
baki@seabusinessworld.com

Grafik - Tasarım
Emin Petek
eminpetek@gmail.com

Dijital Yönetim Sorumlusu
Zeydanur Gedikoğlu
zeyda@seabusinessworld.com

Abone ve Dağıtım Sorumlusu
Mustafa Yılmaz

Dijital ve Sosyal Medya Yönetimi
Kariyer Marka Danışmanlığı

Baskı
Merkez Ofset
Maltepe Mah. Litros Yolu 2. Matbaacılar
Sitesi 6. Kat F-Blok No:3 (4NF12)
Topkapı/İstanbul - Tel: 05527072544

Baskı Tarihi
Temmuz - Ağustos 2025
Sayı: 1

Yayın Türü
Yerel Süreli Yayın

ISSN 3023-8625

Yönetim Yeri
İdealtepe Mah. Denizciler Cad.
No:14/5 Maltepe/İstanbul
Tel: 0216 367 00 15
Web: www.seabusinessworld.com
e- mail: info@seabusinessworld.com

Tüm ilanların sorumluluğu firmalara,
yazılardaki görüşler sahiplerine aittir.

Bu dergi Basın İlan Kurumu SÜRELİ YAYINLAR
listesinde yer almaktadır



REKLAM İNDEKSİ

KARİYER MEDYA YAYINCILIK	ARKA KAPAK İÇİ
QSM GLOBAL	ÖN KAPAK İÇİ
SEA BUSINESS WORLD	ARKA KAPAK



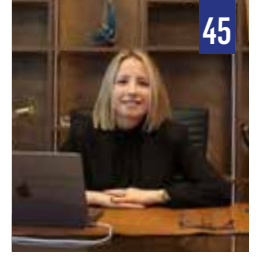
24



28



32



45

HABERLER

- 01** Denizyolu Taşımacılığı Pazarı 2030'a Kadar 100 Milyar Doları Aşacak
- 06** Kruvaziyer Sektörü Canlılığını Koruyor, Genç Kuşaklar Talebi Yükseltiyor

DENİZ TİCARETİ

- 22** Çin'in Büyümesiyle Birlikte, Açık Deniz Rüzgâr Enerjisi Kapasitesi 2026'ya Kadar 100 GW'a Ulaşacak

RÖPORTAJLAR

- 24** IMO, "Okyanusumuzu Koruma Konusunda Ortak Sorumluluğumuzu Yerine Getirmeliyiz"
- 28** Ticaret Bakanlığı, "Türk Denizcilik Sektörünü Küresel Düzeyde Daha Etkin ve Güçlü Bir Konuma Taşıyoruz"
- 32** Denizcilik Genel Müdürlüğü, "52,9 Milyon DWT ile Türk Sahipli Deniz Ticaret Filomuz Dünyada 11. Sırada"
- 37** İMEAK DTO İzmir Şubesi, "Türk Denizcilik Sektörünün Uluslararası Rekabet Gücünü Artırmayı ve Sürdürülebilir, Çevreci Bir Gelecek İnşa Etmeyi Hedefliyoruz"
- 45** "QSM Global Olarak Dünya Çapında Gemi İşletmelerine Nitelikli ve Güvenilir Denizciler Temin Ediyoruz"
- 52** İTÜ, "Teorik Bilginin Uygulamayla Desteklendiği, Oldukça Aktif ve Nitelikli Bir Eğitim Müfredatına Sahibiz"
- 58** Piri Reis Üniversitesi Rektörlüğü, "Sektör için Nitelikli İnsan Yetiştiren Üniversitemizin Amacı, Sadece Türkiye'nin Değil Dünyanın En İyi Denizcilik Üniversitesi Olmak"

GEMİ İNŞA- YAN SANAYİ

- 86** KR ve HD Hyundai Samho, Gemi Tasarımında Yapay Zeka Dönüşümü için Güçlerini Birleştirdi

LİMAN- LOJİSTİK

- 90** Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, "Konteynerde Tüm Zamanların Rekordanı Kırdık"

YELKEN- TEKNE- MARİNA

- 100** RINA, Finlandiyalı Foreship'i Satın Alarak Küresel Denizcilik Danışmanlığındaki Konumunu Güçlendirdi

YAŞAM

- 102** Ünlü Milyarder Mike Lynch ve Kızının Hayatını Kaybettiği Lüks Yat Bayesian'ın Enkazı 28.8 Milyon Doları Çıkarıldı

ÜRÜN TANITIMLARI

- 106** Alfa Laval Aalborg Deniz Kazanları, Yakıt Esnekliği ve Elektrikli Hibrit Seçenekleriyle Yeni Standartlar Belirliyor

112 FUAR TAKVİMİ

Editörden



Eda GEDİKOĞLU

eda@seabusinessworld.com

Rotamızı denizciliğe çevirdik; yıllara dayanan tecrübemizle, kapsamlı analizlerimizle, derinlemesine araştırmalarımızla ve sektörün sesi olma hedefiyle yola çıkıyoruz.

Denizlerin rehberi olmaya kararlıyız. Yayıncılık serüvenimizde pusulamız tecrübemiz, seyir defterimiz ise detaylı analizlerimizle dolu. Sektörün nabzını tutarak, denizcilik dünyasında güvenilir ve etkili bir liman olmayı hedefliyoruz. Dalga sesleriyle yükselen bir yayıncı olarak, rotamızı sektörün geleceğine çevirdik. Sizlerle birlikte, mavi sulara yol alıyoruz.

Yapı sektörünün 22 yıldır lider yayını olan Yapı Magazin Dergisi ile havuz, sauna, SPA ve peyzaj mimarlığı alanının tek yayını olan Havuz & Sauna dergisinin yayıncısı Kariyer Medya Yayıncılık olarak, denizcilik sektörünün iş dünyasına odaklanan, vizyoner, güncel ve uluslararası perspektife sahip Sea Business World dergisini okuyucuyla

buluşturuyor.

Yapı sektöründe yirmi yıla yakın bir süredir yayınladığımız Yapı Magazin dergisi ve havuz-sauna alanında Türkiye'nin tek yayını olan Havuz Sauna ile iki farklı sektörde önemli izler bıraktık. Şimdi ise, yıllara dayanan uzmanlığımızı denizcilik sektörüne taşıyoruz ve denizcilik sektöründe fark yaratmayı hedefliyoruz.

Sektöre Açılan İlk Pencерemiz

Denizcilik sektörü, barındırdığı onlarca alt başlık, yüksek teknoloji dinamikleri ve uluslararası ölçekli oyuncularıyla yalnızca lojistikten ibaret olmayan, kendi kültürü, disiplini ve vizyonu olan çok katmanlı bir dünya. İşte biz bu dünyayı daha yakından tanımak, anlatmak ve geleceğe ışık tutmak amacıyla Sea Business World dergisini yayın hayatına kazandırıyoruz.

Sea Business World; liman işletmeciliğinden gemi inşaya, deniz turizminden deniz hukuku ve finansmana, lojistikten çevre teknolojilerine kadar denizciliğin 46 alt başlığını kapsayan bir içerik kurgusuyla hazırlanıyor. Hedefimiz; sektör profesyonellerinin rehber alacağı, karar vericilerin fikirlerine yer verilecek, bilgiyle dolu, deniz iş dünyasına özel bir kaynak oluşturmak. Dergimizi hazırlarken yalnızca bugünü değil, geleceği de düşünerek hareket ediyoruz. Enerji dönüşümünden dijitalleşmeye, mavi ekonomi vizyonundan çevresel sürdürülebilirliğe kadar birçok başlığı, sadece haber olarak değil, analiz ve röportajlarla derinleştiriyoruz.

Kariyer Medya Yayıncılığın tüm yayınlarında olduğu gibi Sea Business World dergisinde de sadeliğe, güvenilirliğe, kaliteli yayıncılığa ve uzun soluklu ilişkilere inanıyoruz. Yayın hayatımıza başlarken değerli görüşlerini bizlerle paylaşan tüm kurum ve sektör paydaşlarına teşekkür ediyor; siz değerli okuyucularımızla birlikte denizciliğin tüm renklerini keşfetmeye başlıyoruz. Rüzgârımız bol, rotamız açık olsun.

Yeni rotalarda, güçlü içeriklerle buluşmak üzere...

Keyifli okumalar dileriz...

E. Gedikoglu

Kruvaziyer Sektörü Canlılığını Koruyor, Genç Kuşaklar Talebi Yükseltiyor

Dünyanın önde gelen kruvaziyer topluluğu temsilcisi Cruise Lines International Association (CLIA), her yıl yayımladığı “Kruvaziyer Sektörünün Durumu” başlıklı raporunun 2025 versiyonunu açıkladı. Rapora göre, kruvaziyer sektörü yalnızca dinamik ve dirençli yapısını korumakla kalmıyor, aynı zamanda yeni nesil yolcuların ilgisiyle birlikte güçlü bir büyüme ivmesi kazanıyor. 2025 yılında 37,7 milyon kruvaziyer yolcusunun seyahat etmesi bekleniyor. Bu büyüme, sektörün sunduğu çeşitlilik, sürdürülebilirlik yatırımları ve küresel ekonomiye sağladığı katkıyla destekleniyor.

SUMMARY

Cruise Lines International Association (CLIA), the world's leading cruise community representative, has announced the 2025 version of its annual report titled “The State of the Cruise Industry.” According to the report, the cruise industry not only maintains its dynamic and resilient structure, but also gains strong growth

CLIA Başkanı ve CEO'su Bud Darr, “2025 Kruvaziyer Sektörü Raporu, kruvaziyer seyahatlerinin turizmin en dinamik ve dirençli alanlarından biri olduğunu gösteriyor. Özellikle genç kuşaklar ve ilk kez kruvaziyer deneyimi yaşayan yolcular arasında talep her geçen gün artıyor,” dedi. Darr ayrıca sektörün dünya genelinde 168 milyar doları aşan ekonomik katkı sağladığını ve 1,6 milyon kişiye istihdam sunduğunu belirtti.



2025 Trendleri: Kruvaziyer Seyahatleri Neden Yükselişte?

- **Yeni yolcular sektörü büyütüyor:** Son iki yıldaki yolcuların %31'i ilk kez kruvaziyere katıldı. Bu durum, sektördeki memnuniyet oranlarının yükselişini ve yeni müşteri çekme gücünü gösteriyor.
- **Tekrar seyahat oranı yüksek:** Kruvaziye katılanların %82'si tekrar bir seyahat planlıyor. X ve Milenyum kuşakları çoklu destinasyonlar ve tatil değerleri nedeniyle kruvaziyeri tercih ediyor.
- **Çok kuşaklı tatiller:** Yolcuların yaklaşık üçte biri üç veya daha fazla kuşaktan oluşan ailelerle seyahat ediyor.
- **Sıklıkla seyahat eden sadık müşteri profili:** Tekrarlayan faktörlerde görüldüğü gibi, kruvaziyer seyahatleri diğer

tatil tercihlerine kıyasla daha yüksek memnuniyet oranlarına sahiptir: Tekrarlayan kruvaziyer seyahati yapanların %25'i yılda iki veya daha fazla kez seyahate çıkıyor; kruvaziyer seyahati yapanların %14'ü yılda iki kez seyahate çıkıyor; ve kruvaziyer seyahati yapanların %11'i yılda üç ile beş gemi seyahati yapıyor.

- **Keşif ve ekspedisyon kruvaziyerleri yükselişte:** Keşif ve gezi turları, 2023'e kıyasla 2024'te %22 daha fazla yolcunun bu yolculukları tercih etmesiyle, kruvaziyer sektörünün en hızlı büyüyen segmentleri arasında yer alıyor.

Zengin Seçenek, Değer ve Sürdürülebilirlik Öne Çıkıyor

- **Her yolcuya uygun rota:** 300'den fazla okyanus gemisi ve binlerce güzere

gâh sayesinde, aile dostu rotalardan kültürel seyahatlere ve ekspedisyon gezilerine kadar her zevke uygun seçenekler sunuluyor. Aile dostu maceralardan üst düzey kültürel deneyimlere ve keşif yolculuklarına kadar, gemi yolculuğu endüstrisi gezginlerin ilgi ve isteklerini karşılamak için sürekli olarak gelişmektedir.

- **Yönetilebilir turizm:** Kruvaziyer yolcuları seyahatlerini çok önceden rezerve ediyor ve kruvaziyer şirketleri liman ziyaretlerini bir yıl veya daha uzun süre öncesinden rezerve ediyor; bu da kruvaziyer turizminin yönetilen turizm olduğunu gösteriyor.
- **Sürdürülebilirlik yatırımları:** Sektör, LNG, metanol gibi düşük ve sıfır emisyonlu yakıtlar için uyarlanabilir motorlar geliştiriyor. 2028'e kadar yeni kruvaziyer kapasitesinin %50'si bu teknolojiye sahip olacak.
- **Kıydan enerji bağlantısı:** CLIA filosunun %61'i karasal elektrik bağlantısı kullanabiliyor. Bu oran 2028'e kadar %72'ye ulaşacak.

Küresel Ekonomiye Büyük Katkı

Dünya turizminde yalnızca %2'lik paya sahip olan kruvaziyer sektörü, 2023 yılında küresel ekonomiye 168 milyar dolarlık rekor katkı sağladı. ABD özelinde ise 65 milyar dolarlık ekonomik etki, 290.000 kişilik istihdam ve 25 milyar dolarlık maaş hacmi yarattı.

Sektör, seyahat öncesi ve sonrası yapılan harcamalarla da destinasyonlara ekonomik katkısını artırıyor. Yolcuların %69'u kruvaziyer öncesi veya sonrasında otellerde konaklıyor. Ayrıca, her 10 kruvaziyer yolcusundan 6'sı, kruvaziyerle tanıştığı bir destinasyona daha sonra tekrar ziyaret gerçekleştiriyor.

Büyüyen Pazar ve Gelecek Vizyonu

- 2024 yılında 34,6 milyon yolcu kruvaziyerle seyahat etti, 2025'te bu sayının 37,7 milyona ulaşması bekleniyor.
- Kuzey Amerika, 2023'e kıyasla 2024'te





%13'lük bir artışla kruvaziyer gemileri için en büyük kaynak pazarı olmaya devam ediyor.

- Karayipler, Bahamalar ve Bermuda rotaları, 2024 yılında toplam yolcuların %43'ünü ağırlayarak en popüler destinasyon oldu.
- CLIA üyesi hatlar, 2025 yılında küresel filoya 11 yeni gemi katacak; 2025-2036 yılları arasında 56 yeni CLIA üyesi okyanus ötesi gemi siparişi verilmiş durumda. Bu, 56,8 milyar dolarlık bir yatırımı temsil ediyor ve kruvaziyer gemilerinin geleceğine olan güvenin bir kanıtı.
- Bugün ve 2030'a kadar teslim edilecek yeni kruvaziyerlerin %70'inden fazlası küçük ve orta boyutlu gemilerden oluşuyor.

CLIA'nın yayımladığı 2025 Kruvaziyer Sektörü Raporu, deniz turizminin yalnızca bir tatil biçimi değil, aynı zamanda ekonomik,

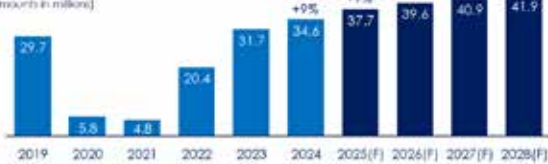
sosyal ve çevresel anlamda sürdürülebilir kalkınmaya katkı sunan güçlü bir sektör olduğunu bir kez daha ortaya koyuyor.



CRUISE OUTLOOK AND FORECAST

42 million passengers are forecast to sail in 2028

Number of ocean-going passengers sailing each year worldwide
Actuals 2019-2024; Forecast 2025-2028
(amounts in millions)



Very strong short-term forecast on the basis of new high-capacity ships deployed in popular destinations, with slightly shorter average durations for those high-capacity ships, during 2024 & 2025.
Forecast slows as current understanding of additions to global fleet capacity show tapering off in the future.

CRUISE TRENDS

By 2028, 1.5 million cruise travelers are forecast to choose a luxury cruise experience

Luxury Market Passenger Volume
2014 to 2028 (projected)



Gemi Brokerleri Derneği: Mesleki Dayanışmadan Uluslararası Temsile

Gemi Brokerleri Derneği, 2010 yılından bu yana Türk denizcilik sektörünün önemli yapı taşlarından biri olarak faaliyet gösteriyor. Gemi Brokerleri Derneği (GBD) Yönetim Kurulu Başkanı Onur Türkeş, Sea Business World'e yaptığı açıklamada, Gemi Brokerleri Derneği'nin hem ulusal hem de uluslararası alanda daha görünür, daha etkili ve daha aktif bir yapıya dönüştüğünü belirtti.

SUMMARY

The Ship Brokers Association has been operating as one of the important building blocks of the Turkish maritime sector since 2010. Onur Türkeş, Chairman of the Board of Directors of the Ship Brokers Association (GBD), stated in his statement to Sea Business World that the Ship Brokers Association has become a more visible, more effective and more active structure both nationally and internationally.

Gemi Brokerleri Derneği'nin, 2010 yılından bu yana Türk denizcilik sektörünün önemli yapı taşlarından biri olarak faaliyet gösterdiğini belirten Türkeş, "Derneğimiz, üyeleri arasında mesleki dayanışmayı sağlamak, etik değerleri korumak ve sektörün gelişimine katkıda bulunmak amacıyla kurulmuş, bugün 400'den fazla üyesiyle 15. Yılında güçlü bir topluluğa dönüşmüş ve en aktif denizcilik sivil toplum kuruluşlarından biri haline gelmiştir." dedi.

Türkeş, gençleşen yönetim kadrosuyla birlikte yeni dönemde daha kapsayıcı ve

vizyoner bir anlayış benimsediklerinin altını çizerek, şu bilgileri paylaştı: "Bu kapsamda; Meslektaşlarımızın profesyonel gelişimini destekleyen seminerler, eğitim programları ve gemi kiralama eğitimi ile sertifika odaklı kurslar düzenliyoruz. Üniversiteler ve firmalar arasında köprü kurarak gençlere staj ve iş imkânları sağlamaya çalışıyoruz. Uluslararası gemi brokerleri dernekleriyle ilişkilerimizi güçlendirerek, Türk brokerliğini küresel ölçekte temsil ediyoruz."

Sosyal sorumluluk projelerine de değinen Türkeş, "Bunun yanı sıra, sosyal sorumluluğa duyarlı bir yaklaşımla başlattığımız Gemi Brokerleri Hatıra Ormanı projesi, sektörde sürdürülebilirlik ve çevre bilinci-ne dair somut bir adım olmuştur. Ulusal düzeyde eğitim, birlik ve dayanışmayı ön-geleyen yapımız, küresel düzeyde ise Türk brokerliğinin sesi olmayı hedeflemektedir." dedi.

Gemi Brokerleri Derneği (GBD) Yönetim Kurulu Başkanı Onur Türkeş, açıklamasına şu sözlerle devam etti: "Önümüzdeki dönemde en önemli organizasyonlarımızdan biri ise hiç şüphesiz Bosphorus Shipbrokers Dinner 2026 olacaktır. İstanbul Lütfi Kırdar Kongre merkezinde 7.sini düzenleyeceğimiz bu prestijli etkinlikle, dünya denizcilik camiasını ülkemizde ağırlayarak, Türk denizciliğinin uluslararası vitrine çıkmasına tekrardan vesile olarak Türk denizcilik sektörünün stratejik gücünü bir kez daha uluslararası vitrine taşıyacağız. Derneğimiz, sadece geçmişin birikimini taşıyan değil; geleceği inşa etmeye kararlı, vizyoner bir sivil toplum kuruluştur. Sea Business World dergisinin lansman sayısında yer almak, bu vizyonu daha geniş kitlelere aktarmak adına bizler için kıymetlidir. Derginin sektöre katkı sağlayacağına inancımız tamdır; bu vesileyle yayın hayatınızda başarılar dileriz."



■ Gemi Brokerleri Derneği (GBD) Yönetim Kurulu Başkanı Onur Türkeş

Küresel Denizcilik Liderlerinden Gemiadamlarının Haklarının Korunmasına Yönelik Ortak Çağrı

Londra'daki Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Merkezinde düzenlenen ortak etkinlikte, IMO, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Uluslararası Denizcilik Odası (ICS) ve Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) temsilcileri, görevleri nedeniyle alıkonulan gemiadamlarının insan haklarına tam saygı gösterilerek adil ve onurlu şekilde muamele görmesi gerektiğini vurguladı.

SUMMARY

At a joint event held at the International Maritime Organization (IMO) Headquarters in London, representatives of the IMO, the International Labour Organization (ILO), the International Maritime Chamber (ICS) and the International Transport Workers' Federation (ITF) stressed that seafarers detained in the course of their duties must be treated fairly and with dignity, with full respect for their human rights.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) ve Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu'ndan (ITF) üst düzey katılımcılar, Birleşik Krallık, Londra'daki IMO Genel Merkezi'nde düzenlenen ortak bir etkinliğin ardından, mesleki görevleriyle bağlantılı olarak gözaltına alınan denizcilere adil ve onurlu bir şekilde, insan haklarına tam saygı gösterilerek davranılması gerektiğini belirtti.



Katılımcılar, denizcilerin IMO/ILO Yönergele-ri uyarınca ailelerine hızla geri gönderil-melerine izin vermek için usulüne uygun yargılama ve adil muameleye bağlılık çağrısında bulundu ve denizcilerin haksız yere suçlanmasının denizciler ve daha ge-niş sektör için önemli bir endişe kaynağı olmaya devam ettiğini ve sektörün güve-nini azalttığını kabul etti.

“Denizcilerin refahı ortak bir küresel öncelik olmaya devam etmelidir”

IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, “Küresel ticaret, her gün gemilerde bulu-nan insanlara ve denizcilere bağlıdır. De-nizcilerin refahı ortak bir küresel öncelik olmaya devam etmelidir. Daha güçlü yasal korumalar, artan farkındalık ve denizcilik

topluluğu genelinde devam eden iş birliği esastır.” dedi.

ILO Uluslararası Çalışma Standartları De-partmanı Direktörü Corinne Vargha, “ML-C'nin onaylanması ve uygulanması, deniz-cileri suçlulaştırılmaya karşı korumak için hayati öneme sahiptir. IMO/ILO yönergele-rinin uygulanmasına ilişkin iyi uygulama-ların paylaşılmasını hem savcılarının hem de hakimlerin denizcilerin adil muamele görmelerini sağlamak için elzem olan de-nizcilerin çalışmalarının özelliklerinden haberdar edilmeleri için güçlerimizi bir-leştirmeye devam edelim. ILO, bu korkunç durumlarla karşı karşıya kalan denizcileri desteklemek için elindeki tüm mekaniz-maları kullanmaya karardır.” ifadelerini kullandı.

“Denizcilik sektöründe güçlendirilmiş iş birliği, denizcilerimizi haksız yere suçlaştırılmaya karşı korumak için hayati öneme sahiptir”

Uluslararası Deniz Ticaret Odası Genel Sekreteri Thomas Kazakos. “Selefim Guy Platten’in liderlik ettiği hayati çalışmaları sürdürmeyi ve IMO, ILO ve ITF’deki ortaklarımızla iş birliği yapmaya devam etmeyi dört gözle bekliyorum. Bu son derece önemlidir. Denizcilik sektöründe güçlendirilmiş iş birliği, denizcilerimizi haksız yere suçlaştırılmaya karşı korumak için hayati öneme sahiptir. Denizciler bu tür eylemlerin kurbanı olmamalı ve desteklenmelidir. Bu, tüm denizcilik sektörünün ve küresel ticaretin hareketinin iyileştirilmesi içindir.” dedi.

ITF Genel Sekreteri Stephen Cotton ise konuyu şu sözlerle değerlendirdi: “Gemi-adamlarının kriminalize edilmesi giderek büyüyen bir krizdir ve acil, koordineli eylem gerektirir. Kılavuzlar var ancak birçok ülke hâlâ uygulamada yetersiz kalıyor. Politikaların ötesine geçip fiili uygulamaya geçmeliyiz. Tüm sektör paydaşlarının seferber olması şart. IMO, ILO, ICS ve ITF’in birleşik sesiyle bu değişimi mümkün kılabiliriz.”

Etkinlikte, denizci, liman, tedarik zinciri ve gemi sahibi perspektifi de dahil olmak üzere davalara doğrudan dahil olan kişilerin vaka çalışmaları dinlendi. Üçlü Çalışma Grubu’ndaki sektör ortaklarının desteğiyle, İddiaya Konu Suçlarla Bağlantılı Olarak Gözaltına Alınan Denizcilere Adil Muamele Hakkında Kılavuzlar kabul etti. Kılavuzlar, Nisan ayında IMO Hukuk Komitesi (LEG 112) tarafından onaylandı. Bunlar, usulüne uygun yargılama, keyfi gözaltına alınma, zorlama veya sindirmeye karşı koruma ve herhangi bir yasal işlem sırasında ücretlerin, tıbbi bakımın ve geri gönderme haklarının bozulmadan kalmasını sağlama ile ilgili konuları kapsıyor. Liman devletleri, bayrak devletleri, kıyı devletleri, denizcinin vatandaşı olduğu devletler, gemi sahipleri ve denizciler dahil olmak üzere ülkeler arasındaki koordinasyonu iyileştirmeyi amaçlıyor.



Uygulanması Talep Edilen Somut Adımlar:

- **Yargı Eğitimi:** Mahkemelerin denizcilik hukukuna yeterince hâkim olmaması, süreçlerin gecikmesine neden oluyor. Bu nedenle yargı mensuplarına yönelik denizcilik odaklı eğitimlerin artırılması çağrısı yapıldı.
- **Güçlü Endüstri Koordinasyonu:** Üye devletler ve sektör arasındaki yasal korumaların tutarlı biçimde uygulanması için iş birliğinin artırılması önerildi.
- **Sigortacılar ve P&I Kulüplerin Rolü:** Gemiadamlarına hukuki destek sunmaları ve refahlarını gözetmeleri talep edildi.

- **Lojistik ve Tedarik Zinciri Etkisi:** Kriminalizasyon, mürettebat değişimlerini aksatarak küresel tedarik zincirinde güven ve operasyonel risk yaratıyor. Bu nedenle denizcilik ve lojistik firmalarının;
 - Koruma protokollerini açık şekilde benimsemesi,
 - Tüm yargı alanlarında tutarlı muamele için savunuculuk yapması,
 - Refah odaklı farkındalık yatırımlarına ağırlık vermesi çağrısı yapıldı.
- **Terk Edilme ve Masraf Yükü:** Gemiadamlarının sistemsel boşluklar nedeniyle maruz kaldığı maliyet ve belirsizliklerin sektörel olarak üstlenilmesi gerektiği vurgulandı.



Okyanusların Geleceği İçin Nice'te Küresel Buluşma

9-13 Haziran 2025 tarihleri arasında Fransa ve Kosta Rika'nın ortak ev sahipliğinde, Fransa'nın Nice kentinde 3. Birleşmiş Milletler Okyanus Konferansı (UNOC-3) düzenlendi. Konferansa Türkiye'yi temsilen Doğa Koruma ve Milli Parklar (DKMP) Genel Müdürü Kadir Çokçetin ve Genel Müdürlükten bir teknik heyet katıldı.

SUMMARY

The 3rd United Nations Ocean Conference (UNOC-3) was held in Nice, France, co-hosted by France and Costa Rica between 9-13 June 2025. Türkiye was represented at the conference by Kadir Çokçetin, Director General of Nature Conservation and National Parks (DKMP), and a technical delegation from the General Directorate.

"Okyanusun Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımı için Eylemlerin Hızlandırılması ve Tüm Aktörlerin Harekete Geçirilmesi" temasıyla düzenlenen konferansta, çok taraflı deniz koruma çabalarının güçlendirilmesi, bilim-politika ara yüzünün geliştirilmesi ve deniz ekosistemlerinin sürdürülebilir yönetimi gibi konular ele alındı.

Konferans kapsamında, ulusal odak noktaları DKMP Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen "Devletlerin Yargı Yetkisi Dışında Kalan Deniz Alanlarında Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımı Anlaşmasını (BBNJ Anlaşması)" imzalayan ülke temsilcilerinin davet edildiği bir etkinlik düzenlendi ve Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron'un ev

sahipliğinde düzenlenen "BBNJ Aile Fotoğrafı" etkinliğine Genel Müdür Çokçetin katılım sağladı.

DKMP Genel Müdürlüğü'nün bu üst düzey katılımı, Türkiye'nin deniz ve kıyı ekosistemlerinin korunması konusundaki kararlılığını uluslararası düzeyde bir kez daha ortaya koymakta olup okyanus sağlığı, biyolojik çeşitlilik, iklim ve sürdürülebilir kalkınma eksenindeki politikalarının küresel görünürlüğünü de güçlendirmektedir.

Anadolu Efes, BM Okyanus Konferansı'nda Türkiye'yi temsil eden tek şirket oldu

2011 yılından bu yana UN Global Compact imzacısı olan Anadolu Efes, sürdürülebilir kalkınma alanındaki faaliyetlerini sürdürüyor. Bu kapsamda, Birleşmiş Milletler 3. Okyanus Konferansı çerçevesinde düzenlenen "Okyanusların Korunması için Ortaklıklar: Akdeniz'in korunması için tüm aktörlerin harekete geçirilmesi" başlıklı özel oturuma, UN Global Compact Türkiye'yi temsilen katılan tek şirket olarak yer aldı. Anadolu Efes Grup Kurumsal İletişim, İlişkiler ve Sürdürülebilirlik Direktörü Selda Susal Saatçi, şirketin Marmara Denizi'nde yürüttüğü "Denize +1 Nefes" projesini uluslararası katılımcılarla paylaştı.

Marmara Denizi'nde mercan türlerinin korunmasına ve deniz biyoçeşitliliğinin desteklenmesine yönelik önemli katkılar sunulan projeyi uluslararası arenada tanıtan Selda Susal Saatçi, konuşmasında "Deniz ekosistemlerinin korunması, çevresel sürdürülebilirliğin yanı sıra toplumsal sorumluluğumuzun da bir parçası. Bu anlayışla, 2022 yılında Deniz Yaşamını Koruma Derneği ile yola çıkarak 'Denize +1 Nefes' projemizi hayata geçirdik. Proje ile 'Denizlerin yağmur ormanları' olarak nitelendirilen ve yok olma tehlikesiyle karşı karşıya olan mercanların çoğaltılması, korunması ve Marmara Denizi'ndeki su altı yaşamıyla birlikte biyoçeşitliliğin zenginleştirilmesi için çalışmalar yürütüyoruz. Marmara Denizi; Karadeniz, Ege ve Akdeniz arasında biyolojik bir koridor olması sebebiyle hayati bir öneme sahip." dedi. Panelde, okyanus sağlığının kritik bir eşiğe ulaştığı bu dönemde, dönüşüm yaratan ortaklıkların ve yerel odaklı çözümlerin önemi de vurgulandı. UN Global Compact'ın; Ocean Centres ve Ocean Investment Protocol gibi girişimlerle yenilikçi finansman modelleri ve veri paylaşımına dayalı ortaklıklara öncülük ettiği etkinlikte, sürdürülebilir okyanus ekonomisinin mümkün olduğuna dair güçlü mesajlar verildi.



“Çevre ve Denizlerin Korunması için Bütünsel Çözümler Önemli”

5 Haziran Dünya Çevre Günü ve 8 Haziran Dünya Okyanus Günü kapsamında yapılan çağrılar, çevre yönetimi ve su sürdürülebilirliği konularında toplum ve sanayiye düşen sorumluluğu yeniden gündeme taşıdı. İklim değişikliği, artan su kıtlığı, kirlenmiş denizler ve baskı altındaki su havzaları, ertelenemeyecek çevresel, ekonomik ve yaşamsal öncelikler haline gelmiş durumda. Günümüzde çevre teknolojilerinin, çevre ve denizlerin korunması için bütünsel çözümler sunduğunu ifade eden Kazancı Çevre Tekniği Genel Müdürü Artun Kazancı ileri düzey arıtma, mikro bakteriyel ürünler, biyoremediasyon ve koku nötralizasyonu ile önemli kazanımlar sağlanabileceğini ifade etti.



■ Kazancı
Çevre Tekniği
Genel Müdürü
Artun Kazancı

Kazancı Çevre Tekniği Genel Müdürü Artun Kazancı, suyun döngüsel kullanımının hem çevresel sürdürülebilirlik hem de işletmeler açısından stratejik bir kazanım sunduğunu vurgulayarak şunları söyledi: “Atıksuların yalnızca arıtılması değil; geri kazanımı, geri dönüşümü ve yeniden kullanımıyla tüm alanlarda ölçülebilir fayda sağlamak mümkün. Rielli markamızla sanayi tesislerinde, konut projelerinde, turizm yapılarında, AVM’lerde ve hizmet alanlarında uyguladığımız sistemlerle, hem su tüketimini ciddi oranda azaltıyor hem de çevresel etkiyi minimize ediyoruz.”

“Tüketimden üretime her alanda mikroplastiklere dur demeliyiz”

Artun Kazancı, sözlerini şöyle sürdürdü: “Rielli markamız, 30 yılı aşkın deneyimiyle bugün 6 kıtada ve 80’i aşkın ülkede tercih ediliyor. Endüstriyel tesislerde yüzde 90-95’e varan oranlarda atıksu geri kazanımı sağlarken, konutlarda ve sosyal yaşam alanlarında gri su sistemleriyle yüzde 40’a varan su tasarrufu elde edilebiliyor. Bu yatırımlar çoğu projede 8-12 ay gibi kısa sürelerde kendini karşılıyor. Su maliyetlerinin yüksek olduğu bölgelerde bu süre daha da kısalabiliyor. Rielli, ileri düzey arıtma teknik ve teknolojilerinin Türkiye’de öncü uygulayıcıları arasındadır. Koksuz ve leke bırakmayan geri kazanılmış su üretimini mümkün kılıyoruz. Deniz suyundan içme suyu elde etme tesisleri konusunda da kendi segmentimizde Türkiye’nin önde gelen üretici ve ihracatçılarından biriyiz. Çözümlerimizi, konutlar, ticari işletmeler, sosyal binalar ve benzeri kullanım alanları için ergonomik tasarımı, kullanım kolaylığı, online takip, ekonomik işletme giderleri ve yaygın servis ağı gibi özelliklerle birleştiriyoruz.”

SUMMARY

Climate change, increasing water scarcity, polluted seas, and stressed water basins have become urgent environmental, economic, and existential priorities. Artun Kazancı, General Manager of Kazancı Environmental Technology, emphasized that today’s environmental technologies offer holistic solutions for the protection of the environment and marine ecosystems. He noted that significant progress can be achieved through advanced treatment systems, microbacterial products, bioremediation, and odor neutralization.

projeleriyle çevre teknolojileri konusunda 30 yılı aşkın deneyime sahip Kazancı Çevre Tekniği’nin Genel Müdürü Artun Kazancı, 5 Haziran Dünya Çevre Günü ve 8 Haziran Dünya Okyanus Günü için açıklama yaptı. Çevresel sorunlara dikkat çeken Kazancı, “İklim değişikliği, su stresi, deniz kirliliği ve toprak bozulması gibi çevresel sorunlar artık birbirinden bağımsız ele alamaz. Bugünün şartlarında, sadece atıksuları arıtmak değil; suyu geri kazanmak, arıtılmış deşarj sularına mikroplastiklerin karışmasını engellemek, toprağı biyolojik yollarla iyileştirmek birlikte düşünülmeli. Biz bu yaklaşımı, ileri arıtma sistemlerimizle sahaya taşıyoruz. Su kaynaklarını korumak ve ekosistem üzerindeki baskıyı azaltmak için mühendisliğin, bilimin ve çevre teknolojilerinin birlikte çalışması şart. Bu bütüncül bakış açısı, yalnızca çevre için değil, aynı zamanda sanayi için de sürdürülebilir bir gelecek inşa etmenin anahtarıdır.” ifadelerine yer verdi.

Rielli, Microlife, Neutroair markaları ve hem Türkiye’deki hem de global alandaki

Rusya, Nükleer Enerjili LNG Taşıyan Denizaltı Projesinde İlerleme Kaydediyor

Rusya, Kuzey Deniz Rotası (NSR) boyunca doğal gaz ihracatı için nükleer enerjili, LNG taşıyan denizaltıların tasarımına yönelik süregelen projesinde ilerleme kaydedildiğini bildirdi.

SUMMARY

Russia has described progress on its ongoing project to design nuclear-powered, LNG-carrying submarines for natural gas export along the Northern Sea Route (NSR).

Devlet haber ajansı TASS'a konuşan Rusya Ulaştırma Bakanı Roman Starovoi, NSR üzerinde faaliyete geçebilecek denizaltı tipi gaz taşıyıcılarının yakında devreye alınabileceğini ifade etti. Starovoi, "Bu rotada faaliyet gösterecek denizaltı gaz taşıyıcılarını değerlendiriyoruz. Kurchatov Enstitüsü projeyi geliştiriyor. Bu nedenle denizaltı taşıyıcılar yakın zamanda rotada yer alacak" dedi.

Projeye dair ilk detaylar geçtiğimiz yıl St. Petersburg'daki bir etkinlikte kamuoyuyla paylaşılmıştı. Kurchatov Enstitüsü Direktörü Mikhail Kovalchuk, söz konusu denizaltı projesini geleneksel gaz taşıyıcılarına uygun bir alternatif olarak tanıttı. Rusya'nın Arktik LNG projelerini geliştirdiği bu dönemde, geleneksel gemiler buz kırıcı desteği olmadan yıl boyunca rota üzerinde seyir yapmakta zorlanıyor. Projenin başariya ulaşması durumunda, bu denizaltılar Rusya'nın Arktik bölgedeki gaz taşımacılığında devrim yaratabilir. Özellikle ülkeye uygulanan yaptırımlar, yeni buz kırıcı inşaatlarını yavaşlatmışken, bu konsept dikkat çekiyor.



Bu yılın başında düzenlenen bir teknoloji forumunda konuşan Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin, projeyi geleceğin Arktik LNG taşımacılığı için uygulanabilir bir çözüm olarak nitelendirdi ve şu ifadeleri kullandı: "Bu yenilikçi fikirden ilk olarak birkaç yıl önce Mikhail Kovalchuk sayesinde haberdar oldum. Başta şüpheyle yaklaştım ancak Gazprom ve Novatek'in bu projeyi uygulanabilir, kârlı ve verimli buldukları ortaya çıktı."

Rusya'nın önde gelen nükleer araştırma kurumu olan Kurchatov Enstitüsü, projenin teknik tasarımına liderlik ediyor. Planlanan denizaltı yaklaşık 360 metre uzunluğunda, 70 metre genişliğinde ve 30 metre yüksekliğinde olacak. Su çekimi 12-13 metre olacak şekilde tasarlanan denizaltı, saatte 17 knot hıza ulaşabilecek. Taşıyıcı; toplamda 90 MW gücünde üç adet RITM-200 tipi nükleer reaktörle

donatılacak ve yaklaşık 180.000 ton LNG taşıma kapasitesine sahip olacak. Ancak bazı analistler, Rusya'nın bu projeyi hayata geçirme kapasitesine dair şüphe taşıyor. Özellikle nükleer denizaltı platformunun tasarımı ve parça tedariki noktasında sıkıntılar yaşanabileceği öne sürülüyor. Ayrıca Batı yaptırımları, NSR üzerindeki yatırımları da sekteye uğrattı. Bu rotanın rekabetçi olabilmesi için, Arktik limanlarda ve ilgili altyapılarda büyük çaplı modernizasyonlara ihtiyaç duyuluyor. NSR'yi kullanmaya ilgi gösteren Çinli şirketler de olası ikincil yaptırımlar nedeniyle geri adım attı. Örneğin, Çin devletine ait COSCO firması, NSR üzerindeki operasyonlarını askıya aldı ve rotada sadece birkaç özel şirketin faaliyetleri sürüyor. Ancak son dönemde kurulan Çin-Rusya Kuzey Deniz Rotası Geliştirme Komisyonu ile birlikte, Çin'in NSR'ye olan desteğinin yeniden artması bekleniyor.

LR, Rüzgar Destekli Tahrik Sistemine Sahip İlk Aframax Tanker “**BRANDS HATCH**”ın Teslimatında Kilit Rol Üstlendi

Lloyd's Register (LR), dünyanın rüzgar destekli tahrik sistemine sahip ilk yeni inşa Aframax tankeri olan BRANDS HATCH'in başarılı teslimatında merkezi bir rol oynadı. Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd. (SWS) tarafından Union Maritime Limited (UML) için inşa edilen 114.000 DWT taşıma kapasiteli gemi, şu anda operasyonel durumdaki en güçlü rüzgar destekli yük gemisi olma unvanını taşıyor. Geminin isim verme töreni Şanghay'daki SWS tersanesinde gerçekleştirildi.

SUMMARY

Lloyd's Register (LR) played a central role in the successful delivery of BRANDS HATCH, the world's first newbuild Aframax tanker with wind-assisted propulsion. Built by Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd. (SWS) for Union Maritime Limited (UML), the 114,000 DWT vessel is currently the most powerful wind-assisted cargo ship in operation. The vessel's naming ceremony was held at the SWS shipyard in Shanghai.

LR sınıflandırmasıyla inşa edilen BRANDS HATCH, İngiltere merkezli BAR Technologies tarafından geliştirilen üç adet 37,5 metre yüksekliğindeki WindWings® ile donatıldı. Bu rijit yelkenler, aerodinamik açıdan akıllı bir şekilde ayarlanabilen aç ve kavis yapıları sayesinde itme gücü sağlayarak yakıt tüketimini azaltıyor ve karbon emisyonlarını düşürüyor.



Sistem, bağımsız olarak doğrulanan performans sonuçlarıyla dikkat çekiyor: 20 knot hızda ideal rüzgar koşullarında günlük yakıt tüketimini 14,5 tona, karbon emisyonlarını ise 45 tona kadar azaltabiliyor. Tipik operasyonel koşullarda ise yıllık ortalama %12 yakıt tasarrufu sağlanması öngörülüyor ki bu da yaklaşık 5.000 ton CO₂ emisyonunun önlenmesi anlamına geliyor.

Çin'de bir ham petrol tankerinde rüzgar destekli tahrik sistemine destek veren ilk sınıflandırma kuruluşlarından olan LR; tasarımdan teslimata kadar tüm teknik hizmetleri sağladı. Bunlar arasında Tasarım Prensipleri Onayı (AiP), HAZID/HAZOP analizleri, tasarım değerlendirmesi ve bayrak otoriteleriyle koordinasyon gibi önemli aşamalar yer aldı. Ayrıca WindWings® sisteminin güvenlik ve uygunluk standartlarını karşıladığından emin olunması için

kurulum gözetimi ve deniz denemeleri de LR tarafından yürütüldü.

“Rüzgarla çalışan sistemler emisyonları azaltmak için pratik ve ölçeklenebilir bir yol sunuyor”

LR Kuzey Avrupa Birimi'nde Kıdemli Denetçi ve Rüzgar Destekli Tahrik Sistemleri (WAPS) Baş Uzmanı Tom Wolodarsky şu ifadeleri kullandı: “Bu proje, büyük okyanus gemileri için rüzgar destekli tahrik sistemlerinin benimsenmesinde önemli bir sıçrama anlamına geliyor. UML ve ortaklarının bu teknolojiyi ticari açıdan uygulayabilir, sınıflandırma kurallarına uygun ve somut çevresel fayda sağlayan bir çözüm olarak ortaya koymalarını desteklemekten gurur duyuyoruz. Artan düzenleyici baskılar ve karbonsuzlaşmaya olan talep karşısında, rüzgarla çalışan sistemler emisyonları azaltmak için pratik ve ölçeklenebilir bir yol sunuyor.”

Çinli Armatörler Ucuz Supramax Dökme Yük Gemilerinin Peşinde

Çinli armatörlerin ikinci el supramax dökme yük gemilerine olan ilgisi giderek artıyor. 2025 yılı başından bu yana yaklaşık 350 milyon dolarlık eski supramax yatırımı gerçekleştiren Çinli gemi sahipleri, özellikle Güneydoğu Asya'ya yönelik çelik ihracatında kullanılmak üzere yeni kapasite arayışında.

SUMMARY

Chinese shipowners are increasingly interested in second-hand supramax bulk carriers. Having invested around \$350 million in old supramaxes since the beginning of 2025, Chinese shipowners are looking for new capacity, especially for steel exports to Southeast Asia.

Seaborne Shipbrokers'ın Araştırma Direktörü Eva Tzima'nın yayımladığı son raporda şu ifadeler yer aldı: "Çin'den gelen talepler, özellikle 2010'lu yılların başında inşa edilmiş 57.000 dwt kapasiteli Dolphin tipi ucuz supramax gemilere odaklanıyor. Bu gemiler, çelik ihracatında kullanılmak üzere potansiyel alıcıların radarında."

Çin'in artan çelik üretimi ve bunun sonucunda oluşan ihracat fazlası, denizyolu taşımacılığında uygun maliyetli gemilere olan talebi tetikledi. Armatörler, kısa vadede operasyonel maliyetleri düşük tutacak ikinci el gemilerle filolarını güçlendirmeye yöneliyor.



Glasgow'da Sürdürülebilir Denizcilik İçin Yeni Araştırma Merkezi Kuruldu

University of Strathclyde ve Oldendorff Carriers iş birliğiyle denizcilik sektörünün karbonsuzlaşmasına yönelik somut çözümler üretmeyi hedefleyen "Oldendorff Sürdürülebilir Denizcilik Araştırma Merkezi" Glasgow'da açıldı.

SUMMARY

The Oldendorff Sustainable Maritime Research Centre, which aims to produce concrete solutions for the decarbonisation of the maritime sector in collaboration with the University of Strathclyde and Oldendorff Carriers, has been opened in Glasgow.

İngiltere'nin önde gelen üniversitelerinden Strathclyde Üniversitesi ile uluslararası denizcilik şirketi Oldendorff Carriers arasında gerçekleştirilen iş birliğiyle hayata geçirilen Oldendorff Sürdürülebilir Denizcilik Araştırma Merkezi, sektördeki karbonsuzlaşma sürecine bilimsel ve uy-

gulanabilir katkılar sunmayı hedefliyor. Merkezin resmi açılışı, Strathclyde Üniversitesi'nin şehir merkezindeki kampüsünde düzenlenen imza töreniyle gerçekleşti.

Yeni merkez, küresel iklim hedefleriyle deniz operasyonlarının pratik gerekliliklerini uyumlu hale getirmeye odaklanacak. Teknolojik, operasyonel ve insani boyutları dikkate alarak, özellikle karbon azaltım önlemlerinin gemi mürettebatı üzerindeki etkileri gibi daha az araştırılmış alanlara da ışık tutacak.

"Araştırmanın odağında yeni nesil gemi tasarımları ve alternatif yakıtlar var"

Merkezde yürütülecek başlıca araştırma alanları arasında, enerji verimliliği yüksek yeni nesil gemi tasarımları, alternatif yakıt sistemlerinin entegrasyonu ve yapay zekâ destekli karar verme teknolojilerinin denizcilik operasyonlarına adaptasyonu yer alıyor. Strathclyde Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dekanı ve Rektör Yardımcısı Prof. Stephen McArthur, imza töreninde yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Oldendorff ile bu anlamlı iş birliğini başlatmaktan

büyük memnuniyet duyuyoruz. Strathclyde'in uluslararası alanda tanınan araştırma yetkinliklerini, Oldendorff'un operasyonel deneyimiyle birleştirerek küresel denizcilik sektörünün karbonsuzlaşmasını hızlandıracak yenilikçi ve uygulanabilir çözümler geliştirmeyi hedefliyoruz. Araştırma, teknoloji geliştirme ve bilgi paylaşımı yoluyla bu alanda somut etki yaratacağımıza inanıyoruz."

Oldendorff adına anlaşmayı imzalayan AR-GE Direktörü Dr. Torsten Barenthin ise denizcilik sektörünün en büyük zorluğunun karbonsuzlaşma süreci olduğunu vurgulayarak şu ifadeleri kullandı:

"Denizcilik sektörünün önündeki en büyük operasyonel zorluk karbonsuzlaşmadır ve bu zorluk önümüzdeki yıllarda da varlığını sürdürecektir. Bu süreci başarıyla yönetmek için yalnızca iş birliği yeterli değildir; aynı zamanda bugüne kadar ele alınmamış zorlukları da açık yüreklilikle tartışmaya hazır olmak gerekir. Yeni merkezimiz, yalnızca Oldendorff'a değil, tüm küresel filo-ya katkı sağlayacak bilimsel veriler üretmeyi amaçlıyor."

Politika Oluşumuna Bilimsel Katkı da Hedefleniyor

Araştırma merkezi, aynı zamanda denizcilik politikalarının daha etkin ve uygulanabilir temellere dayanması için bilimsel veri üretmeyi de hedefliyor. Bu kapsamda, merkezin ilk çalışmalarından biri olan "Çeşitli E-yakıtların Gidiş-Dönüş Verimliliği" başlıklı bilimsel araştırma makalesi üzerinde çalışmalar sürdürülüyor.

Oldendorff Sürdürülebilir Denizcilik Araştırma Merkezi, bilim ve sanayi iş birliğiyle denizcilikte daha temiz, daha verimli ve çevre dostu bir geleceğe yönelik dönüşümü hızlandırmayı amaçlayan önemli bir adım olarak dikkat çekiyor.



10.000 Gemilik Yeni Girişimle Hava Durumu ve Okyanus Gözlemleri Güçlendirilecek

“Okyanus İçin 10.000 Gemi” adı verilen bu küresel girişim, hava tahminlerinin doğruluğunu ve okyanus izleme kapasitesini artırmayı hedefliyor. Ayrıca hava ve okyanus gözlemleri için donatılmış gemi sayısını artırmayı amaçlıyor.

SUMMARY

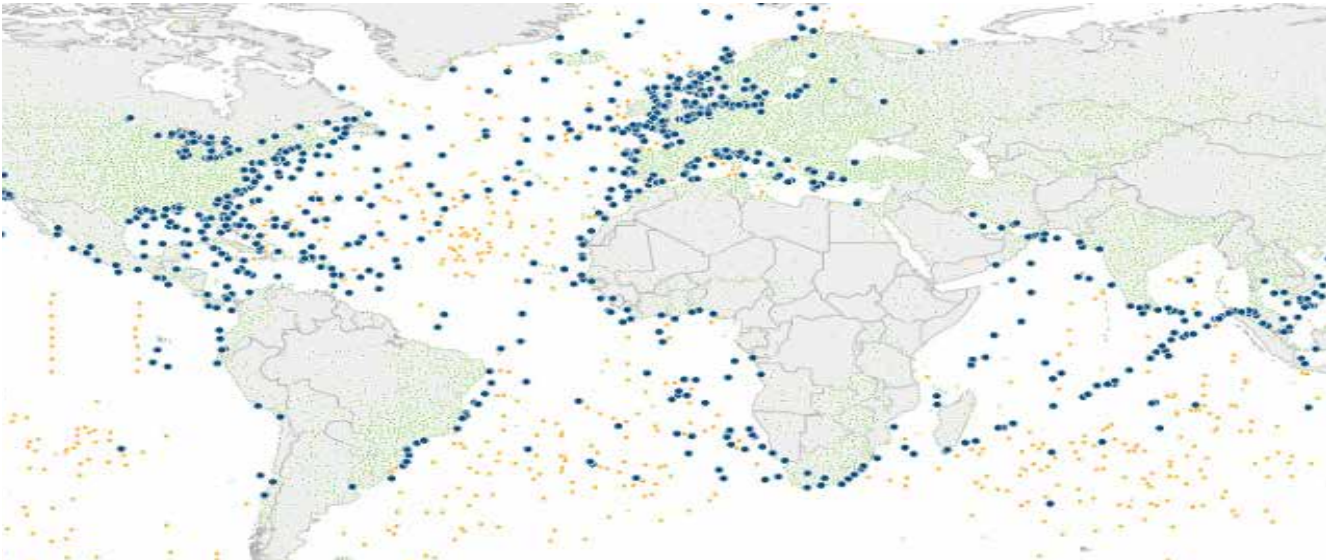
This global initiative, called “10,000 Ships for the Ocean,” aims to improve the accuracy of weather forecasts and ocean monitoring capacity, as well as increase the number of ships equipped for weather and ocean observations.

Dünyanın %70’inden fazlasını okyanuslar kaplasa da, bu geniş alanların önemli bir bölümü hâlâ yeterince izlenmiyor. Sınırlı gözlem ağı, bazı hava olaylarının ve iklim sistemlerinin anlaşılmasında kritik

bilgi eksikliklerine yol açıyor. Yeni girişim ile birlikte mevcut 2.000 gemilik gözlem filosunun 10.000 ticari gemiye çıkarılması hedefleniyor. Bu gemiler, gerçek zamanlı hava durumu ve yüzey okyanus verileri sağlayarak hava tahminlerinin, erken uyarı sistemlerinin ve iklim gözlemlerinin doğruluğunu artıracak.

Girişim; Avrupa Orta Vadeli Hava Tahminleri Merkezi (ECMWF), UNESCO Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi önemli kuruluşların ortak liderliğinde yürütülüyor. Norveç merkezli araç taşıyıcı firma Høegh Autoliners, projeye destek veren ilk denizcilik şirketlerinden biri oldu. Şirket, filosunu bu girişime tahsis ederek okyanus verilerinin artırılmasına katkı sağlamayı, hem toplum hem de denizcilik operasyonları açısından fayda sağlamayı hedefliyor. Yüzyıllardır denizlerde seyreden gemiler, okyanus ve atmosfer gözlemlerinde bilime ve deniz güvenliğine büyük katkılar sağladı. Bu yeni girişim, gemi temelli gözlem altyapısının küresel ölçekte ölçeklendiril-

mesini hedefleyen daha geniş kapsamlı okyanus izleme reformlarının bir parçası. Ayrıca bu girişim, Birleşmiş Milletler ve Uluslararası Bilim Konseyi (ISC) tarafından yürütülen Küresel Okyanus Gözlem Sistemi’nin (GOOS) temelini oluşturan Argo programının yeniden yapılandırılmasını da destekler nitelikte. 2000’li yılların başında başlatılan uluslararası Argo programı, okyanuslarda 2.000 metre derinliğe kadar sıcaklık ve tuzluluk verilerini sağlayan 4.000 otonom şamandıradan oluşan bir küresel ağ ile gerçek zamanlı gözlemler sağlıyor. Ancak değişen okyanus koşulları göz önüne alındığında, bilim camiası Argo programının daha da geliştirilmesi gerektiğini düşünüyor. 2030 yılına kadar programın gözlem kapasitesinin genişletilmesi, okyanus yüzeyinden deniz tabanına kadar kapsamlı izleme yapılabilmesi hedefleniyor. Ayrıca, gözlemlenen fiziksel ve kimyasal parametrelerin çeşitliliği de artırılabilecek. Argo programının yeni aşamasında, 6.000 metre derinliğe kadar olan okyanusları izlemek üzere 1.200 yeni şamandıra daha konuşlandırılacak.



MOL'un Yeni Çift Yakıtlı Metanol Taşıyıcısı Mitsubishi'ye Hizmet Verecek



Japon armatör Mitsui OSK Lines, Ltd. (MOL), yeni inşa edilen çift yakıtlı metanol taşıyıcısı Kohzan Maru VII'nin 30 Mayıs'ta Ulsan'daki HD Hyundai Mipo'da teslim edildiğini açıkladı.

SUMMARY

Japanese shipowner Mitsui OSK Lines, Ltd. (MOL) announced that the newly built dual-fuel methanol carrier Kohzan Maru VII was delivered at HD Hyundai Mipo in Ulsan on May 30.

47 bin 960 tonluk gemi, MOL'un Eifuku Kaiun Co., Ltd. ile yaptığı uzun vadeli kiralama kapsamında Tokyo merkezli Mitsubishi Gas Chemical Company'ye hizmet verecek.

Geminin teslimatından önce 23 Mayıs'ta HD Hyundai Mipo'da bir isimlendirme töreni düzenlendi ve MGC Başkanı Masashi Fujii, gemiye resmi olarak Kohzan Maru VII adını verdi.

MOL açıklamasında, "Bu, Japon bir kiralayıcı tarafından uzun süreli kiralanan ilk metanol çift yakıtlı okyanus ötesi gemidir."

iddiasında bulundu. Japon gemi sahibi, temiz alternatif yakıtların benimsenmesini hedefliyor ve 2030 yılına kadar 90 LNG/metanol yakıtlı geminin hizmete girmesini hedefliyor.

Şirket şu anda toplam 19 gemiden oluşan bir metanol gemisi filosunu işletiyor ve metanol çift yakıtlı filosunu daha da genişletmeyi hedefliyor.

2016 yılında metanol çift yakıtlı geminin teslim edilmesinden bu yana, Kohzan Maru VII de dahil olmak üzere toplam sekiz gemi sipariş edildi.

İDO'dan Uluslararası Seferlere Güçlü Bir Açılış; Dört Deniz, Tek Vizyon

İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO), uluslararası sefer ağını genişletmeye devam ediyor. Geçen yıl başlattığı Ege Adaları rotasını bu yıl Midilli ve Rodos'la güçlendiren İDO, ayrıca Bulgaristan'ın Burgaz şehrine de düzenli seferler başlatıyor. Bu yeni hatlar, İstanbul İDO Sirkeci Terminali'nden hareket eden İDO filosuna ait özel bir gemide yapılan lansmanla kamuoyuna duyuruldu.

SUMMARY

İDO, continues to expand its international service network. Having strengthened its Aegean Islands route, which it launched last year, with Lesbos and Rhodes this year, İDO is also launching regular services to Burgas, Bulgaria. These new lines were announced to the public with a launch on a special ship belonging to the İDO fleet, departing from the İstanbul İDO Sirkeci Terminal.

İDO artık Marmara, Ege ve Karadeniz'in yanı sıra Akdeniz'de de aktif. Yeni açılan

Taşucu-Girne hattı ile dört denize yayılan bu strateji, Türkiye'nin deniz yolculuğunda uluslararası markalaşma vizyonunu pekiştiriyor.

İDO, bu sezon uluslararası hatlarını genişleterek Ege Denizi'ne ek Akdeniz ve Karadeniz'de yaptığı seferler ile 4 denizde aktif rol almaya başladı. Ege Denizi'nde yoğun ilgi gören Midilli ve Rodos adaları bu sezon programda yerini aldı. Türkiye'den Yunan adalarına açılan bu hatlar sayesinde, yolcular yaz boyunca keyifli, hızlı ve emniyetli bir şekilde farklı kültürleri deneyimleme fırsatı buluyor. Öte yandan, İDO'nun bu yıl ilk kez başlattığı İstanbul Sarayburnu'ndan kalkarak Bulgaristan'ın Burgaz şehrine giden sefer, Karadeniz üzerinden Avrupa'ya deniz yoluyla erişim olanağı sunuyor. Ayrıca Taşucu'ndan başlayan Girne hattı ile Akdeniz'e açılan yeni bir kapı daha oluşturuldu. Bu yeni güzergâhlarla birlikte İDO, dört farklı denizde hizmet veren bir yapıya kavuşarak Türkiye'nin deniz ulaşımındaki uluslararası marka kimliğini daha da güçlendirdi.

Güçlü Büyüme Hedefi

İDO Genel Müdürü Dr. Murat Orhan: "Ege'de geçen yıl 4 adaya 155.000 yolcu taşıdık. Bu yıl 6 adaya yayılan seferlerle

hedefimiz 300.000 yolcuya ulaşmak. Deniz taşımacılığı bizim için sadece ulaşım değil, bir deneyim yaratma sürecidir. Yeni rotalarla kültürel bağlarımızı güçlendiriyoruz.

Filoya Yapılan Yatırımlar

"İstanbul Deniz Otobüsleri olarak, şehrin deniz ulaşımında taşıdığı kritik rolün farkındayız. Bu doğrultuda hem filo gücümüzü hem de hizmet kalitemizi sürekli geliştirmeye odaklanıyoruz. Bugün itibarıyla İDO filosunda toplam 49 gemimiz bulunuyor. Bu gemiler, farklı yolcu ve araç taşıma ihtiyaçlarına özel olarak sınıflandırılmış durumda. Filomuzun bu çeşitliliği, sadece sayısal büyüklükten ibaret değil aynı zamanda hizmet kalitesine yapılan stratejik bir yatırımdır. Hem teknik altyapı hem de çevresel sürdürülebilirlik açısından filomuzu modernize etmek adına sürekli yatırımlar yapıyoruz. Bu yatırımlar sayesinde, yolcularımıza güvenli, hızlı ve konforlu bir deniz yolculuğu sunarken, İstanbul'un ulaşım yükünü de deniz üzerinden hafifletmeye devam ediyoruz." dedi.

Yeni Hatlar, Boğazın Ortasında Denizin Kalbinde Tanıtıldı

İstanbul İDO Sirkeci Terminali'nde gerçekleştirilen lansman gecesi; DJ performansı, trio müzik ve açık büfe yemekle davetlilere unutulmaz bir deneyim yaşattı. Gece boyunca İDO'nun yeni vizyonu ve filo stratejisi hakkında detaylı bilgiler paylaşıldı. Geceye katılan İDO ortaklarından Akfen Holding Yönetim Kurulu Başkanı Selim Akın, kısa bir konuşma yaparak şöyle dedi: "38 yıllık başarı hikâyemizi bugün bir kez daha kutlamanın gururunu yaşıyoruz. Bu süreçte emeği geçen başta çalışma arkadaşlarımız, misafirlerimize ve basın mensuplarına teşekkür ediyorum. İDO, güvenli ve konforlu deniz taşımacılığında daima sizinleydi, bundan sonra da olmaya devam edecek."



77 Yıllık Efsane Gemi Astoria, Açık Artırmayla Satışa Çıkıyor

Bir dönemin efsanevi yolcu gemisi olan Astoria, 77 yıllık geçmişinin ardından kaderini belirleyecek kritik bir sürecin eşiğinde. 1956 yılında İtalyan yolcu gemisi Andrea Doria ile çarpışarak tarihe geçen bu ikonik gemi, Rotterdam Bölge Mahkemesi kararıyla açık artırmaya çıkarıldı. Satıştan elde edilecek gelirle, geminin Rotterdam'daki liman ücretleri karşılanacak.

SUMMARY

Once a legendary passenger ship of its time, the Astoria now stands at the threshold of a critical turning point after 77 years of service. Famously known for its 1956 collision with the Italian liner Andrea Doria, this iconic vessel has been put up for auction by order of the Rotterdam District Court. The proceeds from the sale will be used to cover the ship's outstanding port fees in Rotterdam.

Astoria, denizcilik tarihinin en eski ve hâlâ denize elverişli olan son transatlantiklerinden biri olma özelliğini taşıyor. Asıl ününü, Stockholm adıyla seyrettiği dönemde, 25 Temmuz 1956'da yaşanan ve 51 kişinin hayatını kaybettiği Andrea Doria faciasıyla kazanan gemi, o günden sonra sayısız dönüştürme geçirdi. Pandemi döneminde İngiltere'de demirli haldeyken Aralık 2020'de Rotterdam'a taşınan gemi, son beş yıldır faaliyet göstermiyor.

2021 yılında 10 milyon euro başlangıç bedeliyle açık artırmaya çıkarılan gemiye yeterli teklif gelmemiş, 2023 yılında ise hurdaya satıldığı yönündeki söylentiler geminin sahipleri tarafından yalanlanmıştı. Ancak artık ilerlemiş yaşı ve uzun süre kullanılmaması nedeniyle iç donanımının kötü durumda olduğu bildirilen geminin yeniden faaliyete geçmesi olası görünmüyor.

İkinci Dünya Savaşı Sonrası Doğan Bir Efsane

Gemi, İkinci Dünya Savaşı'nın hemen ardından İsveçli Swedish American Line ta-

rafından sipariş edildi. Malzeme kıtlığı ve tersane kapasitesi sınırlamaları nedeniyle yalnızca 160 metre uzunluğunda ve 11.700 grostonluk bir gemi olarak tasarlandı. Buz takviyeli gövdesi sayesinde yıl boyunca Atlantik seferleri yapabilecek şekilde inşa edilen Stockholm, 1948 yılında hizmete girdi. Asıl mirasını bıraktığı 1956 yılındaki kazada, Andrea Doria'nın sisli havada rotasını kesmesi sonucu buz destekli burnuyla İtalyan gemisinin sancak tarafını yaran Stockholm, büyük çaplı bir deniz kurtarma operasyonuna rağmen iki gemide toplam 51 can kaybına yol açmıştı. Andrea Doria ertesi sabah batarken, ağır hasarlı Stockholm New York'a çekilmişti.

Olayın ardından İsveçli sahipleri gemiyi onardı ancak 1960'ta Doğu Almanya'ya satarak Völkerfreundschaft ismiyle sosyalist ülkelerdeki sendika üyelerine yönelik kruvaziyer seferlerde kullanılmasına olanak tanıdı. 1985'te hizmet dışı kalan gemi, 1990'larda kapsamlı bir modernizasyon geçirdi; içi tamamen söküldü, dizel motorla donatıldı ve gövdesine dengeleyici eklentiler yapıldı.



Çin'in Büyümesiyle Birlikte, Açık Deniz Rüzgâr Enerjisi Kapasitesi 2026'ya Kadar 100 GW'a Ulaşacak

Kuzey Amerika pazarındaki belirsizliklere rağmen, Avrupa ve Asya ülkelerinin projelerini hızlandırmasıyla birlikte küresel açık deniz rüzgâr enerjisi kurulu gücünün 2026 ortasında 100 GW seviyesini aşması bekleniyor.

SUMMARY

Despite uncertainties in the North American market, global offshore wind power installed capacity is expected to exceed 100 GW by mid-2026 as European and Asian countries accelerate projects.

İngiltere merkezli ticaret örgütü RenewableUK, hâlihazırda yapım aşamasında olan 27,3 GW'lık açık deniz rüzgâr enerjisi kapasitesine dikkat çekerek, sektörün önemli bir büyüme ivmesi yakaladığını vurguladı. Yükselen sermaye maliyetleri ve değişen ticaret politikaları gibi zorluklara rağmen sektörün hız kesmeden büyüdüğüne işaret eden kuruluş, mevcut büyüme hızıyla birlikte 2030 sonuna kadar küresel operasyonel kapasitenin neredeyse üç katına çıkarak 244 GW seviyesine ulaşabileceğini öngörüyor.

Bu olumlu öngörüler, son 12 ayda kaydedilen güçlü kurulum artışlarının ardından geliyor. RenewableUK'ın son yayımladığı EnergyPulse Insights Offshore Wind raporuna göre, küresel operasyonel kapasite bir yıl içinde %14 artarak 74,7 GW'dan 85,2 GW'a yükseldi. Çin ve Birleşik Krallık gibi öncü ülkeler yatırımlarını güçlü şekilde sürdürürken, Endonezya, Şili, Guernsey,

Bermuda ve Malta gibi gelişmekte olan pazarlardaki kurulumlar da bu artışa katkı sağladı.

Dünyadaki toplam devreye alınmış açık deniz rüzgâr kapasitesinin yarısından fazlası 42,9 GW ile Çin'e ait. Çin'i 15,6 GW ile Birleşik Krallık, 9 GW ile Almanya ve 5,4 GW ile Hollanda takip ediyor. Tayvan 3 GW ile beşinci, Danimarka ise 2,7 GW ile altıncı sırada yer alıyor. Birleşik Krallık, açık deniz rüzgâr enerjisini enerji dönüşüm hedeflerinin merkezine koymuş olsa da, sektörde son dönemde güven krizi yaşanıyor. Geliştirici firmalar artan maliyetler ve riskler nedeniyle projelerde temkinli davranmaya başladı. Danimarka merkezli yenilenebilir enerji devlerinden Ørsted, Birleşik Krallık'taki 2,4 GW kapasiteli Hornsea 4 projesini iptal ettiğini açıklamıştı. Bu, Ørsted'in Hornsea bölgesindeki dördüncü gigawatt ölçekli projesiydi.

Bu gelişmenin ardından RenewableUK, 2024 yılı içinde başlayacak olan Yedinci Tahsis Turu (Allocation Round 7) için geliş-

tiricilerin ihaleye ilgi göstermeme ihtimaline karşı uyarılarda bulundu. 13 projeye ait toplam 8,5 GW'lık kapasite teknik olarak ihaleye girmeye uygun. Hükümetten onay alacak 5 projenin daha eklenmesi halinde bu kapasite 16,3 GW'a ulaşabilir. Hükümet, süreci canlandırmak adına planlama aşamasındaki sabit temelli projelerin de ihaleye katılmasına imkân tanıyacak şekilde uygunluk kriterlerini esnetmeyi değerlendiriyor. Böyle bir düzenleme ile ihaleye uygun toplam kapasite 25,6 GW'a çıkabilir.

Birleşik Krallık açısından açık deniz rüzgâr enerjisinin kesintisiz yayılımı oldukça kritik. Sektörde çalışan kişi sayısı son iki yılda %24 artarak 32.000'den 40.000'e yükseldi. EnergyPulse raporuna göre, dünyada planlama aşamasından işletmeye alınmış statüye kadar herhangi bir gelişim evresinde bulunan açık deniz rüzgâr santrallerinin toplam portföyü 46 ülkede 1.555 projede 1.219 GW'a ulaştı. Çin, geliştirilme aşamasındaki 261 GW ile liderliğini sürdürüyor. Onu 94,4 GW ile Birleşik Krallık ve 77,8 GW ile ABD izliyor.



Akdeniz Sularında Yeni Dönem Başladı, Petrol Ofisi Grubu İlk ULSFO Üretimini Gerçekleştirdi

Akdeniz’de gemi yakıtlarında kükürt sınırının yüzde 0,10’a düşürüldüğü yeni döneme girilirken Petrol Ofisi Grubu’nun Kocaeli Derince’deki terminalinde ilk ULSFO (Ultra Düşük Kükürtlü Yakıt) üretildi. İlk ayda 10 bin tondan fazla ULSFO satış hacmine ulaşan Petrol Ofisi, böylelikle transit siyah ürün pazarının yüzde 20’den fazlasını karşılayarak önemli bir başarıya da imza attı.

SUMMARY

As the Mediterranean enters a new era with the sulfur limit in marine fuels reduced to 0.10%, Petrol Ofisi Group has produced its first batch of ULSFO (Ultra Low Sulfur Fuel Oil) at its terminal in Derince, Kocaeli. Reaching a sales volume of over 10,000 tons in the first month alone, Petrol Ofisi has successfully met more than 20% of the transit heavy fuel market demand—marking a significant achievement in the sector.

Türkiye, 1 Mayıs 2025 tarihi itibarıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından belirlenen Emisyon Kontrol Alanı (ECA) kapsamına girdi. Sektörün lider denizcilik yakıtları tedarikçilerinden Petrol Ofisi Grubu, Nisan ayında gerçekleştirdiği ECA uyumlu yüzde 0,10 kükürt içerikli ULSFO (Ultra Düşük Kükürtlü Yakıt) ikmalinin ardından, ilk ULSFO üretimini de başarıyla gerçekleştirdi.

Kocaeli Derince’deki terminalinde gerçekleştirdiği bu önemli üretimle birlikte Petrol Ofisi; motorin, DMA ve VLSFO kapasitesine ek olarak ULSFO üretim ve depolama esnekliğini de kazanmış oldu. İlk ayda 10 bin tondan fazla ULSFO satış hacmine ulaşan şirket, transit siyah ürün pazarının da yüzde 20’den fazlasını karşılayarak önemli bir başarıya imza attı.

“Üretim teknolojimizi ikmal gücümüzle birleştirerek sektörümüzün sürdürülebilir geleceğine giden yolda öncü adımlar atıyoruz”

Konuyla ilgili açıklama yapan Petrol Ofisi Grubu Tedarik Operasyonları Kıdemli Müdürü Sibel Elekdağ Yeşiltepe, “Türkiye’nin Akdeniz Bölgesi Emisyon Kontrol

Alanı kapsamına dahil edilmesi, düşük kükürtlü yakıtlara yönelik talebi önemli ölçüde artırdı. Biz de bu değişime hızla adapte olarak operasyon güvenliğini önceliklendirip ürün testlerimize başladık. Terminal Operasyonları ve İkmal Müdürlüğü ekiplerimizin hassas çalışmaları neticesinde de Kocaeli Derince’deki tesisimizde ilk ULSFO üretimimizi başarıyla tamamladık. Üretim teknolojimizi ikmal gücümüzle birleştirerek sektörümüzün sürdürülebilir geleceğine giden yolda öncü adımlar atıyor, bu sayede hem yerli hem de transit geçen gemilere kesintisiz ve hızlı ULSFO tedariki sunabiliyoruz. Sürdürülebilir yakıt ekosistemine katkı sağlamaktan büyük mutluluk duyuyoruz.” şeklinde konuştu.



■ Petrol Ofisi Grubu Tedarik Operasyonları Kıdemli Müdürü Sibel Elekdağ Yeşiltepe



“Okyanusumuzu Koruma
Konusunda Ortak
Sorumluluğumuzu
Yerine Getirmeliyiz”

*“We Must Fulfill Our
Shared Responsibility
To Protect Our Ocean”*



IMO İletişim Başkanı Natasha Brown

Natasha Brown, Head of Outreach and Communications at IMO

“Okyanusumuz, Sorumluluğumuz, Fırsatımız” temasıyla IMO, 2025’te çevresel sorumluluk ve inovasyonu merkezine alıyor. IMO İletişim Başkanı Natasha Brown, denizcilik sektöründe sürdürülebilirlikten dijitalleşmeye, siber güvenlikten Türkiye’nin rolüne kadar küresel denizciliğin dönüşümünü anlattı.

With the theme “Our Ocean, Our Responsibility, Our Opportunity,” IMO places environmental responsibility and innovation at the heart of its agenda in 2025. Natasha Brown, Head of Outreach and Communications at IMO, discusses the transformation of global shipping—covering sustainability, digitalization, cybersecurity, and Turkey’s evolving role in the maritime sector.



Sürdürülebilirlik birçok alanı olduğu gibi denizcilik sektörünü de yakından ilgilendiriyor. Denizcilik sektörünün sürdürülebilirliği ve çevre dostu dönüşümü konusunda IMO'nun öncelikli hedefleri nelerdir? IMO, küresel nakliye için net sıfır düzenlemelerini onayladı. Bu düzenlemenin detaylarından bahsedebilir misiniz?

Dünyanın okyanusları, yeryüzünün %70'ini kaplamakta olup, küresel ticaretten biyolojik çeşitliliğe kadar gezegenimizdeki yaşamın devamlılığı için hayati öneme sahiptir. Denizde emniyet ve kirliliğin önlenmesi konularında BM'ye bağlı uzman kuruluş olan IMO, bu değerli kaynakların korunmasında, temel sözleşmeler, iklim ve okyanus eylemleri ile küresel ortaklıklar yoluyla öncü bir rol oynamaktadır.

Son zamanlarda IMO, dünya genelinde gemilerden kaynaklanan sera gazı (GHG) emisyonlarını azaltmayı amaçlayan, yasal bağlayıcılığı olan bir sistemin oluşturulmasına yönelik önemli bir adım daha attı. Hedef, 2050 yılı civarında net sıfır emisyon seviyesine ulaşmak. IMO'nun Net Sıfır Çerçevesi, bir sektör genelinde zorunlu emisyon sınırları belirleyen ve sera gazı fiyatlandırması getiren ilk düzenlemedir.

Bu yeni önlemler, IMO'nun 7-11 Nisan 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilen 83. Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) oturumunda onaylandı. Önlemler arasında gemiler için yeni bir yakıt standardı ve küresel bir emisyon fiyatlandırma sistemi yer alıyor. Kuralların Ekim 2025'te resmi olarak kabul edilmesi ve 2027'de yürürlüğe girmesi planlanıyor. Kurallar, uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan CO₂ emisyonlarının yaklaşık %85'inden sorumlu olan 5.000 groston üzerindeki büyük, okyanus aşırı gemiler için geçerli olacak.

“IMO Denizcilikte Dijitalleşme Stratejisi küresel düzeyde uyumlu, otomatikleşmiş ve dijital olarak bağlantılı bir denizcilik oluşturmayı hedefliyor”

Dijitalleşme, denizcilik sektöründe operasyonel verimliliği artırırken aynı zamanda yeni riskleri de beraberinde getiriyor. IMO Denizcilik Dijitalleştirme Stratejisi kapsamında çalışmalarına devam ediyor. Denizcilikte dijital dönüşüm için nasıl bir strateji geliştiriyorsunuz? Bu çalışmaların verimlilik, güvenlik ve sürdürülebilirliğe katkısı nedir?

Sektör şu anda dijitalleşme dâhil olmak üzere büyük bir dönüşüm-den geçiyor. Bu nedenle IMO, uluslararası deniz taşımacılığını daha güvenli, daha verimli ve daha sürdürülebilir hâle getirmek için yeni teknolojilerden faydalanacak kesişimsel bir strateji üzerinde çalışıyor. “IMO Denizcilikte Dijitalleşme Stratejisi”nin 2027 yılı sonuna kadar IMO Genel Kurulu tarafından kabul edilmesi bekleniyor. Bu strateji, IMO'nun çeşitli alanlardaki çalışmalarını entegre ederek, küresel düzeyde uyumlu, otomatikleşmiş ve dijital olarak bağlantılı bir denizcilik sektörü oluşturmayı hedefliyor.

Sustainability, like many other sectors, is also closely related to the maritime industry. What are IMO's key objectives regarding the sustainability and environmentally friendly transformation of the maritime sector? IMO has approved net-zero regulations for global shipping. Could you please provide more details about this regulation?

The world's oceans cover 70% of the Earth's surface and are essential to life on our planet, supporting everything from global trade to biodiversity. As the UN agency dedicated to shipping safety and pollution prevention, IMO plays a leading role in protecting these vital resources, through key conventions, climate and ocean actions and global partnerships.

Recently, IMO achieved another significant step toward creating a legally binding system to cut greenhouse gas (GHG) emissions from ships around the world, with the goal of reaching net-zero emissions by or around 2050. IMO's Net-zero Framework is the first of its kind to set mandatory emissions limits and introduce GHG pricing for an entire industry sector.

These new measures were approved by the Marine Environment Protection Committee (MEPC) during its 83rd session, held from April 7 to 11, 2025. They include a new fuel standard for ships and a global pricing system for emissions. The plan is for these rules to be officially adopted in October 2025 and come into force in 2027. They'll apply to large, ocean-going vessels over 5,000 gross tonnage, responsible for about 85% of the CO₂ emissions from international shipping.

“IMO's Maritime Digitalization Strategy aims to establish a globally harmonized, automated, and digitally connected maritime sector”

Digitalization is enhancing operational efficiency in the maritime sector, while also introducing new risks. IMO continues its efforts under the Maritime Digitalization Strategy. What strategy are you developing for digital transformation in maritime? What is the contribution of these efforts to efficiency, safety, and sustainability?

The sector is going through some major transitions, including digitalization. So IMO is moving forward with plans for a cross-cutting strategy that will leverage emerging technologies to make international shipping safer, more efficient and more sustainable. This “IMO Strategy on Maritime Digitalization” is expected to be adopted by the IMO Assembly by the end of 2027. It will integrate various aspects of the IMO's work to support a globally harmonized, automated, and digitally connected maritime sector.



Dijitalleşmenin getirdiği bazı değişim örnekleri şunlardır:

- **Maritime Single Window (Tek Pencere Sistemi):** 1 Ocak 2024'ten itibaren tüm IMO Üye Devletleri, limanlara gelen gemilerle bilgi alışverişini sağlamak için merkezi bir dijital platform olan Tek Pencere Sistemi'ni (MSW) kullanmakla yükümlü. Bu sistem, gemilerin geliş, kalış ve ayrılış işlemlerini kolaylaştırarak küresel deniz taşımacılığında büyük verimlilik sağlıyor.
- **Just-In-Time (Zamanında Varış):** IMO, ülkelerin gemilerin varış zamanlarını limanlardaki uygunlukla dijital olarak koordine etmesini destekleyerek bekleme süresini ve yakıt kullanımını azaltıyor, böylece enerji verimliliğini artırıyor.
- **Liman Çağrısı Optimizasyonu:** Dijital sistemler; armatörler, terminaller ve hizmet sağlayıcılar arasında veri entegrasyonu sağlayarak, kılavuzluk, bağlama ve yakıt ikmali gibi hizmetlerin zamanlamasını optimize ediyor.

Bu örnekler, dijital araçların operasyonları nasıl iyileştirdiğine dair sadece birkaç örnektir.

Son yıllarda artan siber tehditler ve otonom gemi teknolojilerinin gelişimi, denizcilik emniyeti ve güvenliğinde yeni risk alanları doğurmuştur. IMO olarak, bu yeni tehditlere karşı uluslararası standartların güncellenmesi ve siber güvenlik protokollerinin geliştirilmesi yönünde yürüttüğünüz çalışmalardan ve yaklaşımlardan bahsedebilir misiniz?

Teknoloji ve dijital araçlara artan bağımlılık, beraberinde siber riskleri de getiriyor. 1 Ocak 2021'den itibaren IMO, tüm denizcilik şirketlerinin Siber Risk Yönetimi'ni Güvenlik Yönetim Sistemlerine (SMS) entegre etmelerini zorunlu kıldı. Bu düzenleme, Uluslararası Güvenlik Yönetimi (ISM) Kodu kapsamında yürürlüğe girdi. Gemi sahipleri ve işletmeciler, diğer operasyonel risklerle birlikte siber riskleri de değerlendirmek ve yönetmekle yükümlüdür. Uyum, ISM Kodu denetimleri sırasında doğrulanmaktadır.

IMO, aynı zamanda siber tehditler ve güvenlik açıklarına karşı denizcilik sektörünü korumayı hedefleyen, üst düzey öneriler içeren Maritime Cyber Risk Management Guidelines (Denizcilik Siber Risk Yönetimi Rehberi) yayımlamıştır.

Geleceğin gemileri düşünülerek, otonom (AI tabanlı) gemilere yönelik düzenlemeler geliştirilirken, siber güvenlik bu sürecin temel bir unsuru olarak ele alınmaktadır. Bu tür gemiler, güvenli veri alış-verişi, sistem bütünlüğü ve uzaktan müdahalenin önlenmesi gibi konularda yüksek güvenlik önlemleri gerektirir.

Ayrıca siber risk yönetimi, Maritime Single Window, dijitalleşme stratejileri ve Just-In-Time liman operasyonları gibi daha geniş IMO girişimlerine de entegre edilmektedir. Tüm dijital platformların, sistem ihlallerini önlemek ve hassas verileri korumak adına sağlam siber güvenlik protokollerine uyması beklenmektedir.

Some examples of how digitalization is making a change include:

- **Maritime Single Window:** Since 1 January 2024, all IMO Member States are required to use a single, centralized digital platform or "Maritime Single Window" (MSW) to collect and exchange information with ships when they call at ports. This streamlines procedures to clear the arrival, stay and departure of ships and greatly enhance the efficiency of shipping worldwide.
- IMO is helping countries to explore solutions for more energy efficient shipping through Just-In-Time (JIT) port arrivals digitally coordinating arrival times with port availability, reducing idle time at anchor while cutting fuel use and congestion.
- Similarly, through port call optimization, digital systems integrate data from shipping lines, terminals and service providers to streamline the timing of services such as pilotage, mooring, and bunkering.

These are just some of the ways digital tools can enhance operations.

In recent years, the rise in cyber threats and the development of autonomous vessel technologies have created new risk areas in maritime safety and security. Could you elaborate on IMO's efforts to update international standards and develop cybersecurity protocols to address these new threats, as well as upcoming regulations?

Increased reliance on technology and digital tools, bring more cyber risks. Since January 1, 2021, the IMO has required all shipping companies to incorporate cyber risk management into their Safety Management Systems (SMS), under the International Safety Management (ISM) Code. Shipowners and operators must assess and manage cyber risks alongside other operational risks. Compliance is verified during ISM Code audits.

IMO has also issued Guidelines on maritime cyber risk management, with high-level recommendations on maritime cyber risk management to safeguard shipping from current and emerging cyber threats and vulnerabilities and include functional elements that support effective cyber risk management.

Looking towards the ships of the future, cybersecurity is a key aspect as IMO develops regulations for autonomous vessels. Such AI-managed vessels would require secure data exchange, system integrity and measures to prevent remote hijacking or interference.

Finally, cyber risk management is being embedded into broader IMO initiatives such as Maritime Single Window systems, maritime digitalization strategies and Just-In-Time port operations. All digital platforms are expected to follow robust cyber security protocols to prevent system breaches and protect sensitive data.



2025 yılında denizcilik sektörünü şekillendiren başlıca konular arasında; karbonsuzlaşma, dijitalleşme, jeopolitik gerginlikler ve süregelen deniz güvenliği sorunları yer alıyor.

Küresel denizcilik sektörü, jeopolitik gelişmeler, tedarik zinciri dinamiklerindeki değişimler ve sürdürülebilirlik baskıları gibi faktörler doğrultusunda hızlı bir dönüşüm geçiriyor. IMO'nun perspektifinden bakıldığında, 2025 ve sonrasında küresel denizcilik sektöründe öne çıkması beklenen temel trendler nelerdir? Ayrıca, Türkiye'nin jeostratejik konumu ve son yıllarda sektörüne yaptığı yatırımlar göz önüne alındığında, Türk denizcilik sektörünün küresel deniz taşımacılığı ve liman hizmetleri ağındaki mevcut ve potansiyel rolü hakkında görüşlerinizi paylaşabilir misiniz?

2025 yılında da denizcilik sektörünü şekillendiren başlıca konular arasında; karbonsuzlaşma, dijitalleşme, jeopolitik gerginlikler ve süregelen deniz güvenliği sorunları yer alıyor. Ayrıca gemi adamlarının terk edilmesi ve kriminalize edilmesi, okyanusların korunması ve sektörde çeşitliliğin artırılması gibi konular da ön plana çıkıyor.

Türkiye, stratejik konumu, gelişmiş denizcilik altyapısı, önemli ticaret filosu ve IMO girişimlerine olan aktif katılımı sayesinde bu konularda küresel çözümlere katkı sunabilecek potansiyele sahiptir.

Türkiye, IMO'nun neredeyse tüm sözleşme ve protokollerine taraf bir üye olarak denizcilik alanında önemli bir aktördür. Ülke, liman altyapısı yatırımları, dijitalleşme ve sürdürülebilirlik konularında önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Türkiye, iklim değişikliği, yeni teknolojiler, güvenlik ve sürdürülebilir deniz taşımacılığı gibi alanlardaki küresel sorunların çözümüne yönelik IMO çalışmalarına aktif katkı sağlamaktadır.

“2025 yılı Dünya Denizcilik Günü teması: Okyanusumuz, Sorumluluğumuz, Fırsatımız”

Son olarak neler eklemek istersiniz?

Bu yılın Dünya Denizcilik Günü teması olan “Okyanusumuz, Sorumluluğumuz, Fırsatımız” konusunu vurgulamak isterim. Bu tema, tüm denizcilik topluluğu için bir eylem çağrısıdır. Okyanusumuzu koruma konusunda ortak sorumluluğumuzu üstlenmemiz gerektiğini hatırlatırken, aynı zamanda yenilik, sürdürülebilirlik, büyüme ve liderlik için sunduğu büyük fırsatları da tanımamıza olanak sağlar. IMO, deniz ortamının korunmasını destekleme konusunda köklü bir geçmişe sahiptir ve bu yıl, okyanusun en büyük kullanıcısı olan denizcilik sektörünün bu alandaki benzersiz rolünü ön plana çıkarıyoruz. Herkesin bu süreçte rolü vardır; bu nedenle tüm paydaşları sürece katılmaya davet ediyoruz.

In 2025, the key issues shaping the maritime industry include decarbonization, digitalization, geopolitical tensions, and ongoing maritime security challenges.

The global maritime sector is undergoing a rapid transformation due to factors such as geopolitical developments, changes in supply chain dynamics, and sustainability pressures. From IMO's perspective, what are the key trends expected to dominate the global maritime industry in 2025 and beyond? Additionally, considering Turkey's geostrategic position and its recent investments in the sector, could you share your views on the current and potential role of the Turkish maritime sector in global shipping and port services networks?

Major issues such as decarbonization, digitalization along with geopolitical tensions and ongoing maritime security challenges, continue to shape the maritime industry this year. Related issues such as seafarer abandonment and criminalization, ocean protection and diversity in the maritime sector are also key topics.

Türkiye's strategic location, comprehensive maritime infrastructure, significant merchant fleet and active engagement with IMO initiatives means it has a role to play to support global action on these issues.

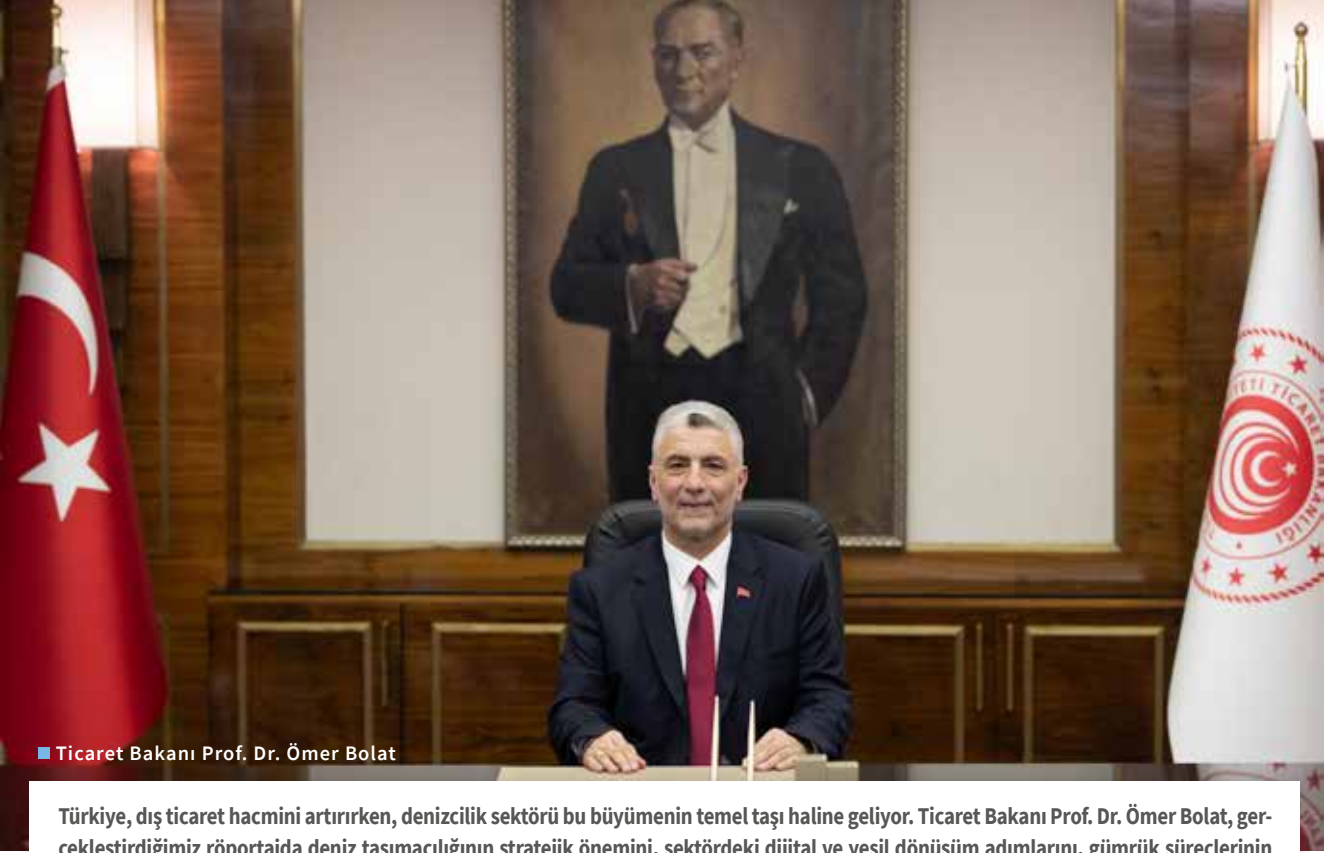
Türkiye is a dedicated member of the IMO, being party to most IMO conventions and protocols. The country has made strides in investments in port infrastructure and leadership on digitalization and sustainability. Türkiye actively contributes to IMO's efforts in addressing global maritime challenges, including climate change, emerging technologies, and the promotion of safety and sustainability in shipping.

“The 2025 World Maritime Day theme: Our Ocean, Our Responsibility, Our Opportunity”

Lastly, is there anything you would like to add?

I'd like to highlight the theme for World Maritime Day this year, which is “Our Ocean, Our Obligation, Our Opportunity”. It is a call to action for the entire maritime community. It challenges us to take ownership of our shared responsibility to protect the ocean while recognizing the immense opportunities for innovation, sustainability, growth and leadership. IMO has a legacy of supporting the protection of the marine environment and this year we are highlighting this unique role that the shipping sector has as the biggest user of the ocean. Everyone has a role to play so we encourage all stakeholders to get engaged!

“Türkiye Denizcilik Sektörünü Küresel Düzeyde Daha Etkin ve Güçlü Bir Konuma Taşıyoruz”



■ Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat

Türkiye, dış ticaret hacmini artırırken, denizcilik sektörü bu büyümenin temel taşı haline geliyor. Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, gerçekleştirdiğimiz röportajda deniz taşımacılığının stratejik önemini, sektördeki dijital ve yeşil dönüşüm adımlarını, gümrük süreçlerinin modernizasyonunu ve serbest ticaret anlaşmalarının sunduğu fırsatları detaylarıyla anlattı. Bakan Bolat, Türkiye’nin denizcilik alanında attığı adımların, sektörü sadece bölgesel değil, küresel ölçekte de rekabetçi ve sürdürülebilir bir konuma taşıdığını vurguladı.

Son yıllarda Türkiye’nin dış ticaret hacminde önemli bir artış yaşanıyor. Bu gelişmede deniz taşımacılığının kritik bir rol oynadığı görülüyor. Bu doğrultuda, Türkiye’nin dış ticaret stratejilerinde deniz taşımacılığı ve lojistiğinin önemi ve etkisi nedir? Ticaret Bakanlığının bu alandaki temel vizyonundan bahsedebilir misiniz?

Bakanlığımız ticaretin kolaylaştırılması ile birlikte yasa dışı ticaretin önlenmesi gibi

iki önemli görevi bir arada yürütmektedir. Bakanlığımızca, her geçen gün; bir taraftan ihracat ve ithalat gümrük işlemlerinin daha hızlı ve etkin şekilde ifa edilmesini teminen gerekli çalışmalar yürütülürken, diğer taraftan da eşya, taşıt ve yolcu kontrolleri yapılmakta ve kaçakçılıkla mücadele edilmektedir. Ülkemizin jeopolitik konumu itibarıyla bölgesel ticaretin geçiş güzergahında olması, halihazırda yakın coğrafyamızda süregelen çatışma ortam-

ları da dikkate alındığında gümrük kontrollerinin önemi daha da artırmaktadır. Bu çerçevede ticaret akışının kesilmemesi ve tedarik zincirinin dirençliliğinin sağlanması sürecin önemli bir boyutunu teşkil ederken, bu akışın gerek küresel gerek bölgesel boyutta sağlık ve çevrenin korunması gibi hayati derecede önemli olguları dikkate alarak sürdürülmesi Bakanlığımızın vizyon ve misyonu açısından kritik önem taşımaktadır.



Son dönemde hem pandemi sonrası tedarik zinciri krizleri hem de bölgesel çatışmalar, deniz yollarını ciddi biçimde etkiledi. Bu gelişmeler ışığında, Türkiye deniz ticareti açısından nasıl bir konumda? Ticaret Bakanlığı bu süreçleri nasıl yönetti ve yönetmeye devam ediyor?

Bakanlığımız ülkemizin kara suları ve deniz limanlarında gümrük gözetiminin iyileştirilmesi ile işlemlerin sorunsuz ve hızlı tamamlanmasını temin etmek maksadıyla Gemi Arama, Deniz Devriye ve Konteyner Kontrol alanlarında uzmanlaştırılmış ekipler oluşturmaktadır.

Yine Bakanlığımızın denizlerdeki vizyonu, misyonu ve hedefleri doğrultusunda ülkemiz karasuları ve deniz limanlarında kaçakçılığın men ve takibinde Gümrük Muhafaza personelimizin denizlerdeki kontrol, gözetim ve operasyon kapasitesinin geliştirilmesini teminen envanterimizdeki motorbotların nicelik ve niteliğini de günden güne geliştirilmekteyiz. Bu yöndeki gayretlerimiz ticaretin güvenli ve sağlıklı bir şekilde yürütülmesine önemli faydalar sağlamaktadır.

“Yeşil Mutabakat Eylem Planımızla (YMEP), AYM’nin etki ettiği tüm alanları içine alacak şekilde çalışmalar yürütüyoruz”

Avrupa Yeşil Mutabakatı başta olmak üzere, küresel düzeyde karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik baskılar artıyor. Türk denizcilik sektörünün bu dönüşüme ayak uydurabilmesi için bakanlık olarak ne tür yönlendirici politikalar ve destekler sunuyorsunuz?

Avrupa Birliği (AB) Avrupa Yeşil Mutabakatı (AYM) ile 2050’de net sıfır karbon hedefini ortaya koyarak ticaret başta olmak üzere yaşamın hemen hemen her alanında, sera gazlarının atmosfere salınımını azaltmaya yönelik politikaları hızla hayata geçirmektedir. AB genelinde sektörel bazda toplam emisyon oranlarına baktığımızda lojistik sektörü ilk sıralarda gelmektedir. AB’nin

deniz ulaşımı emisyonu AB toplam emisyonunun %3 - %4’üne tekabül etmektedir. Bu sebeple, AB 2005 yılından beri sektörel emisyonları belirli sınırlar altında tutmak ve karbonu maliyetlendirerek şirketleri daha az sera gazı üretmeye teşvik etmek amacıyla, uyguladığı emisyon ticaret sisteminde (ETS) havayolundan sonra 2024 yılında denizcilik sektörünü de dahil etmiştir.

Bu durum, Türkiye gibi AB’ye yakın ticaret partnerlerini doğrudan etkilemekte ve Türk denizcilik sektöründe rekabet gücünü korumak için düşük emisyonlu taşımacılığa geçişini hızlandırması gerektiği anlamına gelmektedir.

Yeşil Mutabakat Eylem Planımızla (YMEP), AYM’nin etki ettiği tüm alanları içine alacak şekilde çalışmalar yürütüyoruz. Ülkemizde bir Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) ve onu takiben Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM) kurulması da dahil olmak üzere, Eylem Planımızın bütün başlıklarını iklim değişikliği ile mücadelemizi rekabetçiliğimizi güçlendirerek sürdürmek üzere ele alıyoruz.

Emisyonların azaltılması çalışmalarında, bir taraftan ülkemizin elektrik üretimindeki ortalama karbon yoğunluğundan kaynaklı maliyetlerin düşürülerek, başta SKDM olmak üzere, ihracatımızın rekabetçiliğini etkileyebilecek düzenlemeler karşısında dayanıklılığımızı artırırken diğer taraftan enerjide dönüşüm çalışmaları ile dışa bağımlılıkların azaltılmasını hedefliyoruz.

Yine Yeşil Mutabakat Eylem Planımızın “2.6 Sürdürülebilir Akıllı Ulaşım” başlığı altında;

- Denizcilik alanında Yeşil Liman Sertifika Programı başlatılmış,
- Hem havacılık hem denizcilik sektörlerinde kullanılmak üzere ülkemizde sürdürülebilir yakıt üretimine yönelik teknik çalışmalar yürütülmüş,
- Hurda gemilerin yenilenmesi ve makine dönüşüm desteği, LNG ve hibrit sistemler de dahil olmak üzere alternatif çevre dostu bir enerji kaynağı kullanılması

halinde % 150 oranında artırılarak toplamda iki buçuk katına çıkarılmış,

- 9 Temmuz 2024 tarihli Resmî Gazetede yayınlanan değişiklik ile 618 sayılı Limanlar Kanunu’nda yapılan düzenlemeyle, AB ETS’sindeki değişikliğe benzer şekilde, Türkiye’deki limanlara gelen veya limanlardan ayrılan ticari gemilerin doğrulanmış sera gazı emisyonları için karbon ücreti tahsil edilebilmesi düzenlenmiş,
- Emisyonlarda en büyük paya sahip ulaşım emisyonlarının azaltılması konusunda bir Yol Haritası hazırlanmasına ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız koordinasyonunda 24 Nisan 2025 tarihinde lansmanı yapılan IPA Projesi ile başlanmıştır. Bu çalışma ile karayolu, demiryolu ve denizyolu emisyonlarının azaltılması, intermodal taşımacılığın yaygınlaştırılması ve alternatif ve temiz yakıtlara geçiş gibi başlıklarda çalışmalar yürütülecektir.
- Geçtiğimiz ay ise daha bütüncül bir yaklaşımla “Ulaşımında Net Sıfır Emisyon” planı ortaya konulmuştur.

Liman operasyonlarının dijitalleşmesi, gümrük işlemlerinin hızlanması ve e-lojistik uygulamaları gün geçtikçe daha fazla önem kazanıyor. Bu dijital dönüşüm sürecinde Türkiye’nin geldiği aşamayı nasıl değerlendiriyorsunuz? Ticaret Bakanlığı bu alanda nasıl bir rol üstleniyor?

Bakanlığımız, gümrük süreçlerinin hızlandırılması ve ticaretin kolaylaştırılması faaliyetleri kapsamında projeler yürütmekte ve paydaş kurumlarca yürütülen projelere katılım sağlamaktadır. Bunlardan birisi de Limanlarda Tek Kart Projesidir. Limanlarda Tek Kart Projesi ile uygulamada sadece bir limanda geçerli olan liman giriş kartlarının Türkiye genelinde birden fazla limanda geçerli olması hedeflenmektedir. Halihazırda her liman için ayrı bir giriş kartı başvurusunda bulunulması gerekmekte olup, söz konusu Proje ile mevcut bürokratik prosedürlerin azaltılması ve kolaylaştırılması öngörülmektedir. Projenin deniz ticareti paydaşlarına büyük katkılar sağlaması beklenmektedir.

Serbest ticaret anlaşmaları ve uluslararası iş birlikleri, deniz taşımacılığında önemli kolaylıklar sağlayabiliyor. Türkiye'nin mevcut ve planlanan ticaret anlaşmaları denizcilik sektörü özelinde ne tür avantajlar sunuyor?

Serbest ticaret anlaşmalarımızı (STA), yalnızca mal ticaretini değil, hizmet ticareti sektörlerini de kapsayacak şekilde şekillendiriyor, özellikle deniz taşımacılığı gibi stratejik hizmet alanlarında firmalarımızın yurtdışı pazarlara erişimini kolaylaştıran ve daha öngörülebilir ve şeffaf bir ortamda faaliyet göstermelerini sağlayan çok sayıda hüküm müzakere ediyoruz. Taşımacılık alanında pazara giriş kısıtlarının kaldırılması, yerli-millî firmalarımızın diğer ülkelerde ayrımcılığa uğramadan hizmet sunabilmesi ve personelin sınır ötesi dolaşımının önünün açılması temel önceliklerimiz arasındadır.

Bu anlaşmalar sayesinde, Türk denizcilik şirketleri yurt dışında daha rekabetçi şartlarda faaliyet gösterebiliyor. Örneğin, bazı STA'larımızda deniz taşımacılığı firmalarının gemi kiralama, yük organizasyonu veya liman hizmetleri gibi faaliyetleri önündeki idari engellerin azaltılmasını taahhüt altına alıyoruz. Böylece firmalarımız, yalnızca Türkiye limanlarından değil, doğrudan anlaşmalı ülkelerin limanlarından da hizmet verebilir hale geliyor.

Taşımacılık sektörüne yönelik hizmet ticareti hükümleri, aynı zamanda denizcilik personelinin hareketliliğini de kolaylaştırıyor. Anlaşmalarımızda, kısa süreli vize kolaylıkları ve çok girişli vizeler gibi uygulamalarla kaptanlarımızın ve teknik ekiplerimizin yurtdışı operasyonlarda karşılaştığı bürokratik zorlukları en aza indiriyoruz. Bu da sektörde operasyonel verimliliği artırıyor ve hizmetlerin kesintisiz yürütülmesini sağlıyor.

Deniz taşımacılığı hizmetlerinin serbestçe sunulabilmesi için modern hükümler ve kapsamlı taahhütleri tüm STA süreçlerimize entegre ediyoruz. Böylece, Türk denizcilik sektörünü sadece bazı ticaret

partnerlerimiz nezdinde değil, küresel düzeyde daha etkin ve güçlü bir konuma taşıyoruz.

“Liman Kapı Otomasyon Sistemi ile gümrük kontrollerinin etkinliği artırılırken ihracat yükü taşıyan araçların limana girişi hızlandırılmıştır”

Dış ticarete %55 ile önemli bir paya sahip olan denizyolu taşımacılığına ilişkin gümrük süreçleri ile liman işlemlerinin entegrasyonunu sağlayan gümrük sistemlerinde entegrasyon düzeyini daha da ileriye taşıyacak geliştirmeler 24.02.2025 tarihi itibarıyla pilot bölge olarak Mersin Limanında devreye alındı. Bu yeni sistemle birlikte gümrük ve liman işlemlerinde elde edilen ilk sonuçlar nelerdir? Uygulamanın diğer limanlara yaygınlaştırılması süreci nasıl planlanıyor ve bu dönüşümün dış ticaretimize uzun vadeli etkilerini nasıl öngörüyorsunuz?

Gümrük süreçleri ile liman işlemlerinin entegrasyonunu sağlayan gümrük sistemlerimizde, entegrasyon düzeyini daha da ileriye taşıyacak olan Liman Kapı Otomasyon Sistemi ile liman sahasına giriş yapan kara taşıtlarının bilgilerinin ve görüntülerinin taşıtın sahaya girmesinden önce liman işletmesi tarafından gümrük sistemlerine iletilmesinin yanı sıra, söz konusu taşıtların liman işletmesi tarafından liman girişinin yapılması ile eş anlı olarak gümrük sistemlerinde de kayıt işlemi otomatik olarak gerçekleştirilmektedir.

Uygulama kapsamında Optik Karakter Tanıma (OCR) ve Plaka Tanıma Sistemi (LPR) teknolojisi ile araçlara ait plaka, konteyner numarası, konteyner ebadı (20'lik, 40'lık), tehlikeli yük etiketinin olup olmadığı, mührün olup olmadığına ilişkin bilgiler kamera vasıtasıyla alınarak görüntüler veriye dönüştürülmekte ve Kapalı Devre Televizyon (CCTV) vasıtasıyla taşıtın liman sahasına girişine ilişkin tüm süreçte, kamera görüntüleri

ile desteklenmiş elektronik bilgi akışı Gümrük Muhafaza Giriş Kapısı Komuta Kontrol Ofisinden takip edilmektedir. Bu sayede, liman sahasına gelen araçlara ilişkin görüntülerin memurlar tarafından anlık olarak takip edilmesi ve taşıtın liman giriş noktasına gelişine kadar yapılacak analizlerde riskli olabilecek taşıtların da daha erken safhada tespit edilebilmesi sağlanarak liman sahasına girişlerdeki araç geçiş sürelerinin hızlandırılması ve sıkışıklığın önlenmesi amaçlanmaktadır. Sistem ile birlikte limana giriş yapan tüm araçların farklı açılardan çekilmiş fotoğraflarının arşivlenmesi sayesinde liman giriş işlemlerinde takip edilebilirliğin artması ve geriye dönük denetimlerin daha etkin yapılabilmesi hedeflenmektedir. Bakanlığımız sistemleri ile liman işletmesi arasında kurulan entegrasyona yönelik geliştirmeler pilot bölge olarak 24.02.2025 tarihinde Mersin Uluslararası Limanında uygulamaya alınmış olup Mersin Uluslararası Limanı tarafından uygulama ile olarak yapılan analizler çerçevesinde 4 hatta 4 personelle yapılan giriş işlemlerinin 6 hatta 3 personelle yapılabilmesinin ön görüldüğü, olağan iş akışında sistem öncesi tüm kontrol noktaları dahil giriş işleminin araç başına toplamda 3 dakika sürdüğü, sistemin devreye alınması ile bu sürenin 1 dakikaya düştüğünün gözlemlendiği belirtilmiştir.

Liman Kapı Otomasyon Sistemi ile gümrük kontrollerinin etkinliğinin artırılmasının yanı sıra ihracat yükü taşıyan araçların limana girişinin hızlandırılması suretiyle ihracata ilişkin gümrük süreçlerinin de hızlandırılmasına, ayrıca, Mersin ili özelinde, limana gelen araçların şehir trafiğine karışmadan doğrudan ve hızlıca limana girişinin sağlanması ile şehir girişinde oluşan yük trafiği probleminin çözümüne de katkı sağlanacağı değerlendirilmektedir. İlerleyen süreçte Mersin Uluslararası Limanında sistemin işleyişi takip edilecek olup yaygınlaştırma takvimi liman işletmelerinin gerekli teknolojik ve altyapı hazırlıklarına göre belirlenecektir.



We Are Advancing Turkey's Maritime Sector to a More Competitive And Strong Global Position

As Turkey increases its foreign trade volume, the maritime sector becomes a fundamental pillar of this growth. Minister of Trade Prof. Dr. Ömer Bolat elaborated on the strategic importance of maritime transportation, the steps taken towards digital and green transformation in the sector, modernization of customs procedures, and the opportunities provided by free trade agreements. Minister Bolat emphasized that Turkey's initiatives in maritime transport are positioning the sector not only regionally but also globally as competitive and sustainable.

Minister Bolat highlighted the increasing global pressure to reduce carbon emissions, especially under the European Green Deal (EGD). "The EU has set a net-zero carbon target for 2050 and is rapidly implementing policies to reduce greenhouse gas emissions in nearly every aspect of life, including trade. Maritime transport was included in the Emissions Trading System (ETS) starting in 2024. This directly affects trade partners close to the EU, like Turkey, meaning that the Turkish maritime sector must accelerate its transition to low-emission transportation," he said.

He added, "Through our Green Deal Action Plan (GDAP), we are undertaking efforts that fully encompass the scope of the EU Green Deal. Important steps such as establishing an emissions trading system (ETS) and a carbon border adjustment mechanism (CBAM) in Turkey are part of this plan. We are strengthening our fight against climate change while enhancing our competitiveness. Our efforts to reduce carbon intensity in electricity generation and to

transform energy systems also increase the resilience of our exports."

Under the sustainable and smart transportation heading of the GDAP, Minister Bolat mentioned concrete steps: "We launched the Green Port Certification Program in the maritime sector. Technical studies are ongoing for sustainable fuel production. Support for ship recycling and machinery transformation has been increased. Additionally, amendments to the Ports Law (Law No. 618) now allow collection of carbon fees from commercial vessels' emissions. The Ministry of Transport has also prepared a 'Net Zero Emission in Transportation' plan."

We Integrate Modern Provisions and Comprehensive Commitments to Our Free Trade Agreement Processes to Enable Free Provision of Maritime Transportation Services

Addressing the advantages free trade agreements bring to the maritime sector, Minister Bolat said, "We are developing our free trade agreements to cover not only goods but also trade in services. We negotiate provisions that facilitate Turkish firms' access to foreign markets in strategic areas such as maritime transport, creating transparent and predictable environments. Priorities include removing market entry barriers and ensuring that domestic firms can provide services without discrimination."

He further stated, "Thanks to these agreements, Turkish maritime companies operate more competitively abroad. Administrative obstacles in ship leasing, cargo organization, and port services are reduced. Visa facilitation for maritime personnel enhances operational efficiency.



■ Minister of Trade Prof. Dr. Ömer Bolat

We integrate these modern provisions into all our free trade agreement processes, thus positioning the Turkish maritime sector more effectively and powerfully on the global stage."

Minister Bolat also spoke about increasing digitalization in customs and port procedures: "The Port Gate Automation System, piloted at Mersin Port, enables real-time transmission of information about land vehicles entering the port area from the port operator to customs systems, automatically recording vehicle entry transactions. Technologies like license plate recognition and Optical Character Recognition allow early detection of high-risk vehicles. Consequently, vehicle passage time at the port entrance decreased from 3 minutes to 1 minute."

He emphasized that the system both improves the effectiveness of customs controls and accelerates the entry of export cargo vehicles into the port. "Additionally, by enabling fast port entry without mixing into city traffic in Mersin, it helps reduce urban traffic congestion. The system's operation is closely monitored and will be expanded to other ports as technological infrastructure permits."



“52,9 Milyon DWT ile Türk Sahipli Deniz Ticaret Filomuz Dünyada 11. Sırada”



■ Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, binlerce yıllık denizcilik geçmişiyle birleştiğinde ülkemizi bu alanda stratejik bir güç haline getiriyor. Gerek ticari deniz taşımacılığı, gerekse yat turizmi ve gemi inşası alanlarında gösterdiği performansla Türk denizcilik sektörü, küresel ölçekteki yerini her geçen gün daha da sağlamlaştırıyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı nezdinde denizcilik politikalarının yönünü belirleyen kritik kurumların başında gelen Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün çalışmalarını ve yeni düzenlemeleri konuştuğumuz Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, “Amacımız, denizcilik sektörümüzü sadece bugün için değil, gelecek için de daha güçlü, daha kurumsal ve daha rekabetçi bir yapıya kavuşturmak.” dedi.

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili konumu, gelişmiş liman altyapısı ve artan deniz taşımacılığı hacmi ile denizcilik sektöründe giderek daha fazla söz sahibi oluyor. Türk denizcilik sektörünün mevcut konumunu ve geleceğe yönelik öngörülerinizi paylaşabilir misiniz?

Stratejik konumu, köklü denizcilik geçmişi ve rekabetçi liman altyapısıyla Türkiye,



denizcilikte bölgesel bir güç olmanın ötesinde, küresel ölçekte de söz sahibi ülkeler arasındadır. Denizcilik Genel Müdürlüğü olarak biz de sektörümüzün gelişimini, yalnızca altyapı gelişmeleriyle değil; aynı zamanda sektöre yön veren mevzuat düzenlemeleri, uluslararası standartlara uyum çalışmaları ve sürdürülebilirlik odaklı politikalarla destekliyoruz.

Bu vizyonun somut sonuçları da her geçen yıl daha belirgin şekilde ortaya çıkıyor. 2024 yılı itibarıyla Türk sahipli deniz ticaret filomuz 2.154 gemi ve 52,9 milyon DWT kapasitesiyle tonaj bazında dünya sıralamasında 11. sıraya yükseldi. Aynı dönemde limanlarımızda yaklaşık 531,7 milyon ton yük ve 13,5 milyon TEU konteyner elleçlendi; Ambarlı, Kocaeli, Mersin ve Tekirdağ limanlarımız dünyanın en yoğun ilk 100 konteyner limanı arasında yerini aldı. Tüm bu rakamlar sektördeki gücümüzü açıkça ortaya koymaktadır.

Sektörümüzün bel kemiğini oluşturan insan kaynağı alanında da önemli bir potansiyele sahibiz. 140 bini aşkın aktif gemi insanımız uluslararası pazarda güçlü bir insan kaynağı sunuyor ve 105 akredite eğitim kurumumuzla nitelikli denizcilik personeli yetiştiriyoruz. 38 ülkeyle yaptığımız ikili anlaşmalar sayesinde Türk gemi insanları dünya genelinde istihdam ediliyor.

Gelecek vizyonumuz net: Türk sahipli filomuzu ilk 10'a taşımak, limanlarımızı daha rekabetçi hale getirmek ve yeşil teknolojilere öncülük eden bir denizcilik modeliyle küresel ölçekte kalıcı bir yer edinmektir. "Türkiye Yüzyılı" vizyonu doğrultusunda, denizciliğimizi ekono-

mik kalkınmanın ve uluslararası ticaretin ana taşıyıcı unsurlarından biri yapma hedefiyle çalışmalarımıza kararlılıkla devam ediyoruz.

“Türk limanlarına uğrak yapan gemilerin sundukları sigorta poliçelerinin geçerliliğini sorgulayan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Liman Tek Pencere sistemine yeni kriterler getirdi”

Yakın zamanda gündeminizde deniz sigortacılığı konusunun öne çıktığını görüyoruz. Hem Türk bayraklı hem de yabancı bayraklı gemiler açısından deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanmasında kritik rol oynayan bu alanda karşılaşılan sorunlar, hayata geçirdiğiniz düzenlemeler hakkında bilgi verebilir misiniz?

Dünya deniz ticaretinin güvenli ve emniyetli bir şekilde yürütülebilmesi için gemilerin ulusal ve uluslararası mevzuat uyarınca bulundurmaları gereken sigortanın varlığı, yeterliliği ve geçerliliği bizim her zaman dikkatimizde olan bir konu olmuştur. Bu aynı zamanda operasyonel bir gereklilik olup denize elverişliliğin de bir parçasıdır.

Türk bayraklı gemiler açısından CLC, BUNKER sertifikaları gibi bayrak devleti işlemleri kapsamında donatanların yaptırmak zorunda oldukları Koruma ve Tazmin (P&I) sigortasında bu sigortayı sağlayan P&I kullupleri ve diğer sigortacılar için çok uzun yıllardır belirli kriterler aranarak oluşturduğumuz Muteber Sigorta Kuruluşları Listesi uygulamamız devam etmektedir. Bu liste Türk bayraklı gemilerin önemli tazminat ödemesi doğurabilecek durumlarda finansal açıdan güçlü, güvenilir ve dünya

çapında bilinir sigortacılarla çalışmalarını teşvik etmekte olup Genel Müdürlüğümüz internet sitesinden erişilebilmektedir.

Ancak son zamanlarda ülkemiz limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemilerin limana yanaşma yahut limandan çıkış işlemleri için sunmuş oldukları poliçelerin varlığı ve geçerliliği hakkında bazı tereddütler yaşanmaktadır. Bilhassa geçtiğimiz yılsonunda yaşanan bir deniz kazasında kazaya konu olan geminin sunmuş olduğu sigorta poliçesinin kazadan sonra ilgili sigorta firmasınca üstlenilmediği, bu poliçenin her nedense yakın bir zamanda iptal edilmiş olduğunun iddia edildiği görüldü. Yani bu da baktığımız zaman sigorta zorunluluğuna tabi bir geminin geçerli bir sigorta güvencesine sadece kağıt üzerinde sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Üstelik bu yalnızca ülkemizin maruz kaldığı bir durum olmayıp genellikle standart altı olan ve nitelikli bir sigortacıdan sigorta bulmakta zorlanan bu gemilerin diğer ülke limanlarında da esasen bir sigorta güvencesine sahip olmaksızın sefer ve uğrak yapabildiğini göstermektedir. Bu konuyu Uluslararası Denizcilik Örgütü nezdinde gündeme getirmeyi de planlıyoruz.

Bu nedenle, 9 Ocak tarihli yazımızla muteber listede yer almayan sigortacıların Liman Tek Pencere'de (LTP) kayıtlı bir sigorta kuruluşu olabilmesi ve dolayısıyla Türk limanlarına gelen yahut bu limanlardan ayrılan 300 GT ve üzeri tüm gemilere sigorta sağlayabilmeleri için gerekli şartları taşıdığını gösteren bilgi ve belgelerle İdaremize başvuru yapmalarını istedik. Türkiye'de yerleşik bir muhabir firmaya sahip olma, bu muhabirin IG Club üyesi kuruluşlardan en az birinin muhabirliğini yapıyor olması, sigortacının poliçelerinin online olarak sorgulanabiliyor olması, uluslararası kredi derecelendirme notunun en az BBB- ve üzeri olması, en az 100.000.000 milyon USD reasürans anlaşmasının olması gibi bazı şartlar aradık. Bu şartları taşıyan firmaları LTP'ye ekledik.

Genel Müdürlük olarak, yeni bir acente yönetmeliği taslağı hazırladık. Bu yeni yönetmelikle birlikte; hizmet kalitesinin artırılarak sürdürülebilir ve daha da kurum-sallaşmış bir acentelik yapısının oluşturulmasını hedefliyoruz.



İdaremize bu yönde başvurusu olmayan yahut yapmış olduğu başvuru yeterli görülmeyen firmaları LTP'den çıkardık.

Şu an Türk limanlarına uğrak yapan Türk veya yabancı bayraklı gemilerin sahip olduğu P&I sigortasını sağlayan sigorta firmaları hakkında başvuru sırasında aradığımız bilgi ve belgeler sayesinde daha çok bilgi sahibiyiz diyebilirim. Türk bayraklı gemiler için süregelen muteber liste uygulamamızla birlikte LTP'de 40'ın üzerinde sigorta firmasının kaydı bulunmaktadır. Tüm çabamız 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Genel Müdürlüğümüze bırakılan deniz sigortacılığının geliştirilmesi yönündeki görev, yetki ve sorumluluğumuz doğrultusunda gerekli tedbirleri en uygun şekilde hayata geçirebilmektir.

“**Acentelik faaliyetlerinin düzenli, şeffaf ve sürdürülebilir bir yapıda yürütülmesi bizim için büyük önem taşıyor**”

Denizcilik sektörünün sahadaki en önemli unsurlarından biri de gemi acenteleri...

Şu an mevcut sistem nasıl işliyor? Bu alanda yeni bir düzenleme çalışmanızın olduğunu biliyoruz, bize biraz da bu çalışmanızdan bahsedebilir misiniz?

Acenteler, denizcilik sektörünün sahadaki en temel aktörlerinden biridir. Gemi ile liman arasındaki operasyonel süreçlerin sorunsuz yürütülmesini sağlamakla kalmaz, aynı zamanda kamu otoritesiyle sektör paydaşları arasında da kritik bir köprü görevi üstlenirler. Bu nedenle, acentelik faaliyetlerinin düzenli, şeffaf ve sürdürülebilir bir yapıda yürütülmesi bizim için büyük önem taşıyor.

Bu anlayışla, 2021 yılında gemi acenteliğine ilişkin tüm başvuru ve işlem süreçlerini dijital ortama taşıdık. Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi (GABS) üzerinden yürütülen işlemler sayesinde hem bürokratik yükleri azalttık hem de başvuruların çok daha

hızlı ve etkin bir şekilde sonuçlandırılmasını sağladık. E-devlet üzerinden erişilebilen bu sistem, aynı zamanda şeffaf ve izlenebilir bir altyapı sunuyor. Bugün itibarıyla ülkemizde 1.573 aktif acente bulunuyor ve bu acentelerde 4.329 gemi acente personeli istihdam ediliyor. Özellikle İstanbul, Mersin, Tuzla, İzmir ve Iskenderun gibi yoğun liman bölgelerinde faaliyet gösteren acentelerimiz, operasyonel yükün büyük bir kısmını taşıyor.

Tabii, bu yapıyı daha da güçlendirmek adına yeni bir adım daha attık. Genel Müdürlük olarak, yeni bir acente yönetmeliği taslağı hazırladık. Bu yeni yönetmelikle birlikte; hizmet kalitesinin artırılarak sürdürülebilir ve daha da kurumsallaşmış bir acentelik yapısının oluşturulmasını hedefliyoruz. Bu kapsamda, Genel Müdürlüğümüzce hazırlıkları tamamlanan yeni acente yönetmeliği ile denizcilik fakültesi mezunlarının istihdam olanaklarının artırılması ve en önemlisi kriz anlarında kamu otoritesiyle etkin iletişim kurabilecek yetkinlikte, sorunları çözme iradesine sahip, sorumluluk sahibi acentelerin sistem içinde yer almasını amaçlıyoruz.

Bu düzenleme ile hem sektörün yapısal sorunlarına kalıcı çözümler üretmeyi hem de denizcilik hizmetlerinde kalite, güven ve istikrarı güçlendirmeyi hedefliyoruz. Amacımız, denizcilik sektörümüzü sadece bugün için değil, gelecek için de daha güçlü, daha kurumsal ve daha rekabetçi bir yapıya kavuşturmak. Acentelerimizin bu dönüşümde çok önemli bir rol üstlendiğini düşünüyoruz.

Yat turizmi sezonunun hareketlenmeye başladığı bu dönemde, Genel Müdürlüğünüzce hayata geçirilen yeniliklerden

ve önümüzdeki sezonlara ilişkin beklentilerinizden bahsedebilir misiniz?

Yat turizmi, deniz turizmi sektörümüzün son yıllarda hızlı büyüyen alanlarından biri. Özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarındaki doğal koylarımız, marinalarımız ve hizmet altyapımızla Türkiye, bu alanda öne çıkan destinasyonlardan biri haline gelmiş durumda. Genel Müdürlük olarak bu alandaki gelişimi desteklemek ve kolaylaştırmak adına önemli dijital dönüşüm adımları attık. Yatların ülkemize girişi, çıkışı, seyrüseferi, personel değişikliği, kışlama gibi tüm işlemlerini kapsayan Seyir İzin Belgesi Sistemi'ni geçen yıl tamamen elektronik ortama taşıdık. Artık bu işlemler manuel değil, dijital platformda çok daha hızlı ve güvenli biçimde yürütülüyor. Sistemde yatların seyrüsefer ve faaliyetlerine yönelik sağlık, emniyet, gümrük ve liman idarelerinin müştereken aynı ekran üzerinde işlem gerçekleştirebilmeleri sağladık. Bu da verilen hizmette hız, güvenlik ve etkinliği beraberinde getirdi.

2025 yat turizmi sezonuna ise oldukça yüksek bir ivmeyle giriyoruz. Hem iç pazarda hem de yabancı ziyaretçiler açısından yat turizmine olan ilgi artarak devam ediyor. Özellikle yat turizminin yoğun olarak gerçekleştirildiği Ege kıyılarımızda seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması için Liman Başkanlıklarımız bünyesindeki kontrol botlarımızla sezon boyunca aktif denetimlerimizi sürdüreceğiz. Hizmet kalitesini koruyarak bu denetimleri güçlendirmeyi hedefliyoruz. Yat turizmi sadece yabancı ziyaretçilere değil, Türk halkının da denize olan ilgisine ayna tutuyor. Gelecek döneme yönelik projeksiyonlarımız da oldukça umut verici. 2010 yılında 16 bin 500 olan özel maksatlı tekne sayımız, 2025 itibarıyla yaklaşık 136

“Türk yat turizminin küresel pazarda rekabet edebilirliğini artırmak, hizmet kalitesini yükseltmek ve çevreci, sürdürülebilir bir yapı inşa etmek için de var gücümüzle çalışıyoruz. Özetle biz, sadece altyapı değil; vizyon da inşa ediyoruz”



bine ulaşarak %800'ün üzerinde bir artış göstermiş durumda. Bu da halkımızın denizle bağının ne kadar kuvvetlendiğini ortaya koyuyor.

Öte yandan, Türkiye sadece yat turizmi destinasyonu değil; aynı zamanda mega yat üretiminde de küresel bir oyuncu. 2024'te Türkiye toplam uzunluğu 6.410 metre olan 146 yeni sipariş alarak dünyada sipariş adedi bakımından %12,9'luk payı ile ikinci sıraya yükselmiş durumdadır. Aynı zamanda, mega yat bakım ve onarımında rekabetçi fiyat ve kaliteli hizmetle öne çıkıyoruz. Yat bağlama altyapımızı da önemli ölçüde genişlettik. 2003'te 41 olan yat limanı sayımız, 2024 itibarıyla %56 artarak 64'e, yat bağlama kapasitemiz ise 8.500'ten 25 binin üzerine çıktı. Yapımı süren projelerle birlikte bu sayının 74 yat limanına, bağlama kapasitesinin ise yaklaşık 29 bin tekneye ulaşmasını hedefliyoruz.

Tüm bu gelişmeler ışığında biz, yalnızca hizmet üretmekle kalmıyor; Türk yat turizminin küresel pazarda rekabet edebilirliğini artırmak, hizmet kalitesini yükseltmek ve çevreci, sürdürülebilir bir yapı inşa etmek için de var gücümüzle çalışıyoruz. Özetle biz, sadece altyapı değil; vizyon da inşa ediyoruz.

“Hedefimiz; her zaman Türk denizciliğinin yalnızca bölgesel değil, küresel ölçekte söz sahibi olmasıdır”

Son olarak güncel gelişmeleri göz önünde bulundurarak küresel denizcilik sektörünü ve Türkiye'nin rolünü kısaca değerlendirebilir misiniz?

Dünya ticaretinin yaklaşık %88'i denizyoluyla gerçekleştiriliyor ve sadece 2024'te 12,6 milyar ton yük denizyoluyla taşındı. Böyle bir ölçekte denizcilik sadece bir taşıma modu değil, küresel ekonominin bel kemiğidir. Üstelik sadece miktar değil, taşınan yükün maliyet etkinliği, sür-



dürülebilirliği ve güvenliği açısından da denizyolu taşımacılığı rakipsiz durumda. Ancak pandemi sonrası toparlanma, Rusya-Ukrayna savaşı ve Kızıldeniz krizi gibi gelişmeler, bu sistemin ne kadar hassas olduğunu hepimize bir kez daha gösterdi.

İşte tam da bu noktada Türkiye'nin rolü daha da önem kazanıyor. Coğrafi konumumuz, Türk Boğazları gibi hayati geçiş noktalarımız ve giderek güçlenen lojistik altyapımızla Türkiye, küresel deniz ticaretinde güvenilir bir merkez olarak konumlanıyor. 2024 yılı dış ticaret hacmimiz 600 milyar doları aşarken, bugün ülkemizde denizyolu ile yapılan dış ticaret tonaj bazında %86,1, parasal değer bazında ise %55,1 oranına ulaştı. Yurt dışı gelen-giden toplam yük miktarımız 2024 yılı itibarıyla 399,3 milyon tona ulaştı.

Bizim “Mavi Vatan” olarak tanımladığımız 462 bin kilometrekarelik deniz yetki alanımız, 10.940 kilometrelik kıyı şeridi uzunluğumuz ve üç tarafımızı çevreleyen denizlerle birlikte Türkiye, doğal bir denizci ülke konumunda. İstanbul ve Çanakkale Bo-

ğazları gibi dünyanın en önemli su yollarını kontrol ediyoruz. Boğazlarımızdan her yıl toplan 80 bine yakın gemi geçiyor. Biz de bu gücü stratejik fırsata dönüştürmek için çalışıyoruz. Orta Koridor, Kalkınma Yolu, Zengezur Koridoru gibi projelerle Türkiye'yi yalnızca bir geçiş noktası değil, aynı zamanda bir lojistik merkez haline getirecek önemli çalışmalar yürütülüyor.

Denizcilik Genel Müdürlüğü olarak biz bu büyük fotoğrafın farkındayız. Mevzuat altyapımızı gelişmelere göre güncelliyor, deniz emniyetinden yeşil dönüşüme, dijitalleşmeden insan kaynağına kadar her alanda çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Hedefimiz; her zaman Türk denizciliğinin yalnızca bölgesel değil, küresel ölçekte söz sahibi olmasıdır!

Son olarak şunu vurgulamak isterim: Türkiye, sadece denizlerle çevrili bir ülke değil; denizcilik vizyonuna sahip bir ülkedir. “Denizci millet, denizci ülke” anlayışıyla çalışıyor, Mavi Vatan'da daha güçlü ve etkin bir Türkiye'yi hep birlikte daha ileriye taşıyoruz.

"With 52.9 Million DWT, The Turkish-Owned Merchant Fleet Ranks 11th In The World"

Türkiye's geographical advantage of being surrounded by seas on three sides, combined with its thousands of years of maritime history, positions the country as a strategic power in this field. Through its performance in commercial maritime transportation, yacht tourism, and shipbuilding, the Turkish maritime sector continues to strengthen its global standing day by day. We spoke with Ünal Baylan, Director General of Maritime Affairs—one of the key institutions guiding maritime policies under the Ministry of Transport and Infrastructure—about their efforts and new regulations. Baylan stated, "Our goal is to make our maritime sector stronger, more institutional, and more competitive not only for today but also for the future."

Investments and Developments in Port Infrastructure

Baylan explains that the significant investments made in Turkey's port infrastructure in recent years have accelerated logistics processes and reduced costs. He emphasizes that increasing port capacity and enhancing technological equipment have made both export and import operations more efficient. These developments di-



■ Ünal Baylan
Director General for Maritime Affairs

rectly contribute to the growth of Turkey's trade volume.

Innovations in Maritime Insurance Regulations

Baylan notes that recent updates to maritime insurance regulations have brought greater security and transparency to the sector. By updating the maritime insurance system, risks in maritime transportation are better managed, enabling investors and businesses in the sector to operate on more solid foundations.

Digitalization and Professionalization in Ship Agency Systems

Ünal Baylan states that digitalization and professionalization in the ship agency system have accelerated. He highlights that this transformation plays a crucial

role in aligning the sector with international standards. More transparent, faster, and efficient agency services facilitate the work of both foreign investors and local players.

The Role and Future of Yacht Tourism in the Sector

Baylan mentions that yacht tourism is rapidly developing in Türkiye, especially in the Aegean and Mediterranean regions, making a significant contribution to the country's tourism industry. He stresses the importance of increasing infrastructure investments and service quality for yacht tourism to achieve a sustainable and high-quality structure. These developments also bring vitality to local economies.



“Türk Denizcilik Sektörünün Uluslararası Rekabet Gücünü Artırmayı ve Sürdürülebilir, Çevreci Bir Gelecek İnşa Etmeyi Hedefliyoruz”



■ İMEAK Deniz Ticaret Odası
İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı
Yusuf Öztürk

Türk denizcilik sektörü, küresel ticaret yollarındaki ve dijital dönüşümdeki gelişmelerin etkisiyle önemli bir evrim sürecinden geçiyor. İzmir, güçlü liman altyapısı, stratejik konumu ve sektöre yaptığı yatırımlarla, ülkenin denizcilik ve lojistik merkezlerinden biri olmaya devam ediyor. İzmir Deniz Ticaret Odası, bu dönüşüm sürecinde kritik bir rol üstlenerek, Türk denizcilik sektörünün uluslararası rekabet gücünü artırmayı ve sürdürülebilir, çevreci bir gelecek inşa etmeyi hedefliyor. İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, bu doğrultuda yaptığı açıklamada, “Yeşil dönüşüm projeleri ve teknolojik yeniliklerle donatılan limanlar, İzmir’i “Limanlar Şehri” vizyonuna taşıırken, kruvaziyer turizmi ve deniz ticareti alanlarındaki büyümeyi hızlandırıyor.” dedi.



Türk denizcilik sektörü son yıllarda hem ulusal hem de uluslararası alanda büyük bir değişim geçiriyor. İzmir, bu süreçte önemli bir rol oynuyor ve liman altyapısının gelişimi, sektöre büyük katkı sağlıyor. İzmir'in denizcilik sektörü açısından geldiği noktayı nasıl değerlendiriyorsunuz? Özellikle son yıllarda yapılan yatırımlar ve gelişmelerin İzmir'in limanları ile sektöre katkıları konusunda hangi noktadayız? Ayrıca, İzmir'in bu alandaki rekabet gücünü artırmak için önümüzdeki dönemde hangi stratejileri izlemeliyiz?

Ülkemiz denizcilik sektörü, küresel ticaret yollarındaki ve ekonomik bloklardaki gelişmelerin yanı sıra dijital teknoloji ve otomasyona dayalı değişikliklerle, bir diğer taraftan ise yeşil dönüşüm hedefleri doğrultusunda yeniden şekillenmektedir. Üretimin ana motoru olan Doğu ile tüketim pazarı olarak öne çıkan Batı arasında doğal bir köprü olan Türkiye, lojistik performansını artıracak önemli altyapı yatırımları gerçekleştirmektedir.

İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi kapsamında İzmir Körfezi'nin taranması ve liman ekipmanının yenilenmesi, İzmir Limanı'nın ihtiyaç duyduğu acil yatırımlar arasında yer almaktadır. Aliğa bölgesindeki liman ve iskelelerin yapıcı bir rekabet ve koordinasyon içinde hizmet vermesi, Kuzey Ege Çandarlı Limanı Projesi'nin liman-endüstri bölgesi konseptiyle hayata geçirilmesi, limanların sanayi bölgelerine demiryolu bağlantılarının tamamlanması gibi adımlar, İzmir'in denizcilikteki rekabet gücünü artıracak öncelikli yatırımlar olacaktır.

Dijitalleşme, denizcilik sektörünü derinden etkileyen bir olgu haline gelmiş du-

rumda. Gelişen teknolojiler, sadece operasyonel verimliliği artırmakla kalmayıp, aynı zamanda çevresel etkileri azaltmaya yönelik önemli çözümler sunuyor. Dijitalleşme ve yeni teknolojilerin denizcilik sektörüne entegrasyonu konusunda İzmir'deki şirketler nasıl bir yol izliyor? Örneğin, otonom gemiler ve akıllı limanlar gibi teknolojilerin sektördeki yerini nasıl görüyorsunuz? İzmir bu yeniliklere ne kadar hızlı adapte oluyor?

Türk denizcilik sektörü ve sektörde faaliyet gösteren firmalar, küresel denizcilik ve lojistik alanındaki gelişmeleri yakından takip etmektedir. Küresel denizcilik rotalarındaki değişiklikler, dijital teknolojilerin iş süreçlerine entegrasyonu, yapay zekâ ve otonom sistemlerin gemi inşa sektöründen taşımacılığın her alanına adapte edilmesi ve limanların otomasyonu, ülkemiz ve bölge denizciliğinin ana gündem maddelerindendir. Bu bağlamda, devletimizin sağladığı destek ve teşvikler ile yol gösterici nitelikteki yatırımların önünün açılması, denizciliğimizin dönüşümünü hızlandıracaktır.

“Ülkemiz denizcilik sektörü, sıfır emisyon hedefi doğrultusunda alternatif yakıtların kullanımına imkan veren deniz araçlarından sınırda karbon uygulamalarına kadar pek çok alanda yeşil dönüşümü yakından takip etmektedir”

Denizcilik sektörü, çevresel etkiler açısından büyük sorumluluk taşıyor. Deniz kirliliğinin önlenmesi ve karbon salınımının azaltılması için alınan önlemler, sadece yerel değil, küresel anlamda da büyük önem taşıyor. İzmir'de denizcilik sektö-

ründe sürdürülebilirlik konusunda hangi adımlar atılmakta? Özellikle gemi atıkları ve deniz kirliliği ile mücadele konusunda İzmir Deniz Ticaret Odası olarak yürütülen projeler nelerdir? Bu projelerin etkinliği ve gelecek hedefleri hakkında bilgi verebilir misiniz?

Denizcilik sektöründe, karbon emisyonlarının 2030 yılına kadar yüzde 50 oranında azaltılması ve 2050 yılında sıfırlanması hedefi, ülkemizin taahhüt ettiği ve bu doğrultuda politikalar geliştirdiği önemli konulardan biridir. Ülkemiz denizcilik sektörü de, sıfır emisyon hedefi doğrultusunda alternatif yakıtların kullanımına imkan veren deniz araçlarından sınırda karbon uygulamalarına kadar pek çok alanda yeşil dönüşümü yakından takip etmektedir. Devletimizin, Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'ne benzer bir sistemi hayata geçirmesi ve buradan elde edilecek gelirin çevreci gemilerin yapımına aktarılacak olması büyük önem taşımaktadır. Öte yandan, yapılan araştırmalar deniz kirliliğinin büyük ölçüde karasal kaynaklı olduğunu ve denizcilerin, denizleri ekmek teknesi olarak görerek bu konuda son derece bilinçli davrandığını ortaya koymaktadır. Özellikle ilk ve orta öğrenim düzeyindeki çocuklarımızla gerçekleştirdiğimiz deniz ve kıyı temizliği etkinlikleri ile denizleri koruma bilincini gelecek kuşaklara aktarmayı amaçlıyoruz.

“İzmir'in kruvaziyer turizminde büyümeye devam edebilmesi için modern bir yolcu terminali ve şehir merkezinde yeni cazibe alanlarının oluşturulması gerekmektedir”

Kruvaziyer turizmi, küresel anlamda önemli bir ekonomik sektör haline gelmiş ve özellikle liman şehirleri için büyük fırsatlar sunan bir alan olmuştur. İzmir'in kruvaziyer turizmi potansiyelini sürdürebilir bir şekilde geliştirebilmesi için, hem çevresel etkilerin minimize edilmesi hem de ekonomik faydaların maksimu-

İzmir, TCDD İzmir Limanı, Aliğa'daki üç konteyner limanı ve iskelelerle, ülkemizin 500 milyon tonu aşan yük ve 12 milyon TEU civarındaki konteyner elleçleme hacminin yaklaşık yüzde 15'ini gerçekleştiren, hem tarihsel hem de güncel olarak Türkiye'nin lojistik merkezlerinden biridir.



ma çıkarılması adına atılacak adımlar nelerdir?

Binlerce yıllık bir liman kenti olan İzmir, aynı zamanda Türkiye turizminin doğuşuna ev sahipliği yapmıştır. Dünyaca ünlü Türk markası Mavi Yolculuk, İzmir ve Ege kıyılarında gelişmiştir. 1960'lı ve 1970'li yıllarda Türk bayraklı yolcu gemilerinin en önemli uğrak noktalarından biri İzmir ve çevresindeki kıyı şehirleri olmuştur. Kruvaziyer operatörlerinin 2000'li yıllarda yeniden keşfettiği İzmir, 552 bin yolcuya ulaşmayı başarmıştır. 2010'lu yılların ikinci yarısında kesintiye uğrayan kruvaziyer turizmi, pandemi sonrası yeniden canlanmıştır. İzmir'in kruvaziyer turizminde büyümeye devam edebilmesi için modern bir yolcu terminali ve şehir merkezinde yeni cazibe alanlarının oluşturulması gerekmektedir. Ayrıca, İzmir'in esnafı ve vatandaşının kruvaziyer turizmini istemesi ve bu yönde çaba göstermesi de önemlidir.

Uluslararası ticaretin sürekli değişen dinamikleri, denizcilik sektörünü doğrudan etkiliyor. Küresel ticaret savaşları, enerji fiyatlarındaki dalgalanmalar ve pandeminin etkileri, Türk limanlarına olan talebi etkileyebiliyor. İzmir ise coğrafi konumu itibarıyla stratejik bir noktada bulunuyor. Dünyadaki ticaret savaşları ve pandemi sonrası yaşanan ekonomik zorluklar Türk denizcilik sektörüne nasıl yansımaktadır? Özellikle İzmir'in stratejik konumu göz önünde bulundurulduğunda, İzmir limanları bu süreçten nasıl etkilendi ve bu zorluklarla başa çıkmak için hangi adımlar atıldı?

İzmir Limanları, ülkemiz deniz ticareti ve limancılık sektörünün önemli bir parçası olarak, sektörün sorunları ve fırsatlarıyla paralel bir şekilde gelişmektedir. Ülkemiz, Yakın Doğu'nun önemli bir imalat merkezi olmasına rağmen, teknolojiye dayalı ve katma değeri yüksek mal üretimi konusunda istenilen seviyeye henüz ulaşmamıştır. Pandemi döneminde Avrupa'nın tedarik merkezi olarak öne çıkan Türkiye, bu avantajı kalıcı hale getirmeyi



başaramamıştır. Sonuç olarak, ihracat ve aktarma yükleri belirli bir düzeyi aşamaktadır. Bugün dünyada farklı coğrafyalarda sıcak savaşlar devam etse de, asıl kazananlar ticaret savaşlarının galipleri olmaktadır. Bu nedenle, üretimi hedef pazara en hızlı ve en düşük maliyetle ulaştırırlar başarılı olmaktadır.

“Nasıl taşıdığımız kadar, ne taşıdığımız da büyük önem taşımaktadır. Ülkemiz açısından liman altyapılarının geliştirilmesi ve lojistik performansının artırılması sürecine, aynı zamanda imalat süreçlerinin yeniden tasarlanması da eşlik etmelidir”

Gelecek, denizcilik sektörü için sürekli bir değişim ve gelişim süreci anlamına geliyor. İzmir Deniz Ticaret Odası olarak, sektörü daha ileriye taşımak için ne gibi vizyoner hedefler belirlenmiş durumda? İzmir Deniz Ticaret Odası'nın önümüzdeki 5 yıl için belirlediği ana hedefler nelerdir?

dir? Bu hedefler doğrultusunda, sektörün gelişmesi için hangi adımlar atılmalıdır? Özellikle sürdürülebilirlik, dijitalleşme ve yerel kalkınma gibi alanlarda atılacak adımlar neler olmalıdır?

İMEAK Deniz Ticaret Odamızın misyonu, Türk Denizcilik Sektörünün serbest rekabet ortamında gelişmesini, uluslararası rekabet gücünün artmasını ve ülke ekonomisine katkıda bulunmasını sağlamaktır. Bu amacı gerçekleştirmek için sürdürülebilir bir gelecek için çevreci bir yaklaşım benimseyerek, her gün gelişen hizmet anlayışımızla üyelerimize küresel sistemle uyumlu, etkin, verimli ve ekonomik denizcilik hizmetleri sunmaktayız. Vizyonumuz ise “Denizci Millet, Denizci Ülke”dir. Deniz ticareti ve deniz turizmi ana faaliyet alanlarımız başta olmak üzere, denizciliğin 48 alt sektöründe İzmir'den Çeşme'ye, Didim'den Kuşadası'na kadar uzanan sorumluluk sahamızdaki üyelerimizle birlikte, Türk denizciliğinin bayrağını Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran ile daha yükseklerle taşımak ve “Limanlar Şehri İzmir” bölgesel hedefine ulaşmak için canla başla çalışmaya devam ediyoruz.

“We Aim to Strengthen the Global Competitiveness of the Turkish Maritime Sector and Build a Sustainable, Environmentally Friendly Future”

The Turkish maritime sector is undergoing a significant transformation, driven by developments in global trade routes and digitalization. İzmir continues to stand out as one of Turkey's key maritime and logistics hubs, thanks to its strong port infrastructure, strategic location, and sectoral investments. Turkish Chamber of Shipping İzmir Branch plays a critical role in this transformation process, aiming to enhance the international competitiveness of the Turkish maritime industry and to build a sustainable, environmentally friendly future. Yusuf Öztürk, Chairman of the Board of Directors of the Turkish Chamber of Shipping İzmir Branch, stated, “Ports equipped with green transformation projects and technological innovations are propelling İzmir toward its vision of becoming the 'City of Ports', while accelerating growth in both cruise tourism and maritime trade.”



■ Yusuf Öztürk, Chairman of the Board of Directors of the Turkish Chamber of Shipping İzmir Branch



Yusuf Öztürk emphasized İzmir's strategic position, handling 15% of Turkey's total cargo, and underlined the importance of further strengthening this potential through infrastructure investments. Within the scope of green transformation, the Chamber prioritizes projects to reduce ship-sourced carbon emissions and encourages the adoption of alternative fuel technologies.

Smart port applications are being implemented as part of digitalization efforts, and maritime education along with youth employment are actively supported. İzmir also aims to reclaim its place as a key destination in cruise tourism by completing modern terminal facilities and transforming the city center into a more tourist-friendly environment.

Environmental sustainability remains a core focus, with initiatives targeting marine litter, ballast water, and bilge waste.



Öztürk also noted their collaboration with local authorities to inspect coastal facilities and increase the number of Blue Flag beaches.

Looking ahead, the Turkish Chamber of Shipping İzmir Branch envisions creating a maritime ecosystem that is sustainable, innovative, and environmentally conscious—positioning İzmir as the leading logistics center in the Eastern Mediterranean.



“Türk Gemi İnşa Sanayisi, Teknolojik Yenilikler ve Çevre Dostu Çözümlerle Uluslararası Pazarda Rekabet Gücünü Artırıyor”



■ GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı
Murat Kıran

Türk gemi inşa sanayisi, son yıllarda teknolojik yenilikler ve dijital dönüşüm süreçleriyle önemli adımlar atıyor. GİSBİR (Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği), uluslararası iş birlikleri ve yenilikçi projelerle sektörü ileriye taşımayı hedefliyor. Yenilenebilir enerji kullanımı ve düşük emisyonlu gemi tasarımlarıyla çevre dostu çözümler geliştirirken, eğitim programlarıyla iş gücünü güçlendirmeye odaklanıyor. Esnek üretim yapısıyla global talep değişikliklerine hızla yanıt verebilen Türk tersaneleri, sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda uluslararası pazardaki rekabet gücünü artırıyor. Gemi inşa sektöründe teknolojik yenilikler ve dijital dönüşüm süreçlerini, sürdürülebilirlik ve çevre dostu teknolojilere geçişi ve Türk gemi inşa sanayisinin uluslararası pazardaki rekabet gücünü konuştuğumuz GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, “Türkiye gemi inşa sanayisi, esnek yapısı, çevre dostu teknolojilere odaklanması ve global talep değişikliklerine hızlı yanıt verebilme kabiliyeti ile uluslararası pazarda rekabet gücünü artırmaya devam etmektedir. İş gücü kalitesini artırma ve teknolojik altyapıyı güçlendirme çalışmaları ile sektör, gelecekteki zorluklara hazırlanmaktadır.” dedi.

Gemi inşa sektöründe son yıllarda teknolojik yenilikler ve dijital dönüşüm süreçleri oldukça hız kazandı. GİSBİR olarak, bu teknolojik yeniliklerin sektöre entegrasyonu ve etkileri hakkında ne tür stratejiler geliştirdiniz? Özellikle otomasyon, yapay zekâ ve veri analitiği gibi teknolojilerin gemi inşa süreçlerindeki rolünü nasıl değerlendiriyorsunuz?

Gemi inşa sektöründe teknolojik yenilikler ve dijital dönüşüm süreçleri son yıllarda hız kazanmıştır. GİSBİR olarak, bu gelişmelere uyum sağlamak ve sektörü ileriye taşımak için çeşitli stratejiler geliştirdik. Bu stratejilerin odak noktası, uluslararası iş birlikleri, yenilikçi projeler ve insan kaynağımızın teknolojilere adapte olmasını sağlayan eğitim programlarıdır.

Uluslararası İşbirlikleri ve Platformlar:

SEA Europe ve ASEF gibi uluslararası organizasyonlarda aktif üyelik sürdürüyoruz. Ayrıca, Waterborne TP gibi sektör öncüsü platformlarda etkin rol alıyoruz. Bu iş birlikleri sayesinde, teknolojik gelişmeleri yakından takip ediyor ve adaptasyon sürecinde stratejik pozisyon alabiliyoruz.

Yenilikçi Projeler: RESURGAM projesi kapsamında ileri kaynak teknolojisini başarıyla uygulamaya koyduk. Bu proje, üretim süreçlerimizde verimlilik ve kalite artışı sağlayarak otomasyon teknolojisinin avantajlarından faydalanmamıza olanak tanıdı. Bu, hem üretim sürecimizin hızlanmasına hem de hata oranının düşmesine büyük katkı sağladı.

Eğitim ve İş Gücü Geliştirme: Sektörümüzün geleceğe hazır olması için Virtual



Reality (VR) tabanlı dijital eğitimler geliştirdik. Bu eğitimler, çalışanlarımızın ve öğrencilerin modern teknolojilere adapte olmasını ve İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) konularında bilgi edinmelerini sağlıyor. Ayrıca, otomasyon ve yapay zekâ entegrasyonu, üretim süreçlerinde insan emeğini tamamlayıcı bir rol üstlenmektedir. Bu durum, daha esnek ve dinamik bir üretim yapısı oluşturmamızı gerektiriyor.

“Türk gemi inşa sanayisi, sürdürülebilirlik ve çevre dostu teknolojilere geçiş konusunda önemli adımlar atmaktadır”

Gemi inşa sektöründe sürdürülebilirlik ve çevre dostu teknolojilere geçiş önemli bir gündem maddesi haline geldi. Türk gemi inşa sanayisinin bu alandaki hedefleri ve uygulamaları nelerdir? Özellikle enerji verimliliği, düşük emisyonlu gemi tasarımları ve geri dönüştürülebilir malzemeler kullanımı konusunda hangi projeler yürütülmektedir? Ayrıca, uluslararası çevre düzenlemelerine uyum konusunda nasıl bir strateji izliyorsunuz?

Türk gemi inşa sanayisi, sürdürülebilirlik ve çevre dostu teknolojilere geçiş konusunda önemli adımlar atmaktadır. Bu çerçevede sektörün hedefleri ve uygulamaları şu şekilde özetlenebilir:

Yenilenebilir Enerji Kullanımı: Üye tersanelerimizin yaklaşık %30'undan fazlası yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanmaktadır. Özellikle güneş enerjisi projeleri büyük ilgi görmektedir. Ayrıca, I-REC sertifikası tersanelerimiz arasında yaygınlaşmakta, bu da çevresel farkındalığın arttığını göstermektedir. Bu projeler, karbon emisyonlarını düşürme hedefimize büyük katkı sağlamaktadır.

Düşük Emisyonlu Gemi Tasarımları: Türkiye, düşük emisyonlu gemi tasarımları konusunda dünyada öncü konumdadır. Dünyanın ilk elektrikli römorkör filosuna sahip olmakla kalmayıp, LNG yakıtlı ve

batarya sevk sistemine sahip dünyanın ilk gırgır-trol gemisini de ürettik.

Çevre Komisyonu Faaliyetleri: GİSBİR bünyesinde aktif olarak çalışan çevre komisyonumuz, çevreci teknolojilerin kullanımını ve geri dönüşüm süreçlerinin etkinliğini artırmak için çalışmalar yürütmektedir. Çevre komisyonumuzun bu alandaki çalışmaları, geri dönüştürülebilir malzeme kullanımının yaygınlaştırılmasına ve çevresel sürdürülebilirlik projelerinin hayata geçirilmesine öncülük etmektedir.

Geri Dönüşüm Projeleri: Sanayi Bakanlığı'na sunduğumuz bir projede, sektörde yoğun olarak kullanılan ancak genellikle tek kullanımlık ürünün yeniden kullanımını hedefliyoruz. Bu tür girişimler, sektördeki sürdürülebilirlik çabalarını hızlandırmaktadır. Böylece, kaynak verimliliğini artırarak çevreye olan olumsuz etkileri en aza indiriyoruz.

Uluslararası Düzenlemelere Uyum: Geliştirilen ve kullanılan bu teknolojiler, Türkiye'nin gemi inşa sektöründe çevre dostu, enerji verimli ve düşük emisyonlu gemiler üretme hedeflerine katkıda bulunmaktadır. Bu sayede, uluslararası çevre düzenlemelerine uyum konusunda da önemli adımlar atılmaktadır. Sektör, enerji verimliliği, düşük emisyonlu tasarımlar ve geri dönüştürülebilir malzeme kullanımı konularında önemli ilerlemeler kaydetmektedir.

“Sektör, iş gücü yetiştirme, teknolojik adaptasyon ve çevresel sürdürülebilirlik konularında proaktif bir yaklaşım benimseyerek geleceğe hazırlanmaktadır”

Son yıllarda küresel gemi inşa sektörü birçok değişim ve zorlukla karşı karşıya kaldı. Türk gemi inşa sektörünün bu küresel eğilimlere nasıl adapte olduğunu

Teknolojik yeniliklerin sektöre entegrasyonu, rekabet gücümüzü artırıyor ve operasyonel verimliliğimizi destekliyor. GİSBİR olarak, bu dönüşüm sürecini yakından takip ediyor ve sektörümüzü geleceğe hazırlamak için çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

ve karşılaştığı en büyük zorlukların neler olduğunu değerlendirmenizi rica edeceğim. Özellikle iş gücü, teknolojik gelişmeler ve çevresel düzenlemeler açısından ne gibi stratejiler geliştirilmiştir?

Küresel gemi inşa sektörü son yıllarda önemli değişimler ve zorluklarla karşı karşıya kalmıştır. Türk gemi inşa sektörü bu eğilimlere adapte olmak ve zorlukları aşmak için çeşitli stratejiler geliştirmiştir.

İş Gücü Stratejileri: İş gücü eksikliği, sadece Türkiye'de değil, Avrupa'da da ciddi bir sorun teşkil etmektedir. Bu konuda GİSBİR, İnsan Kaynakları Komisyonu aracılığıyla mesleki ve teknik liselerle düzenli iletişim kurmakta, mezuniyet ve kariyer günlerine katılım sağlamaktadır. Ayrıca, web sitemiz üzerinden staj yerleştirme sistemi oluşturduk ve öğrencileri sektörde tutmak için velileri de işin içine katan çalışmalar yapıyoruz. Bu stratejiler, sürdürülebilir bir iş gücü kaynağı oluşturmayı hedeflemektedir.

Teknolojik Gelişmeler: Teknolojik gelişmelere adapte olmak için sektör, 2023 yılında Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nce hazırlanan “Gemi ve Yat İnşa Sektörü Sürdürülebilirlik Eylem Planı'na” destek vermiştir. Bu plan doğrultusunda bir yol haritası oluşturulmuştur ve sektörde dijitalleşme hızlandırılmıştır.

Çevresel Düzenlemeler ve Sürdürülebilirlik: Çevresel düzenlemelere uyum ve sürdürülebilirlik konusunda, Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP-MAP) üyeliği ile denizcilik ve çevresel sürdürü-



lebilirlik hedeflenmektedir. Ayrıca, Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi'nde deniz ekosistemlerini korumaya yönelik "Deniz Çayırı" ekimi gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalar, deniz yaşamını koruma ve çevre bilincini artırma açısından önem taşımaktadır.

Bu stratejiler, Türk gemi inşa sektörünün küresel eğilimlere uyum sağlamasına ve karşılaştığı zorlukları aşmasına yardımcı olmaktadır. Sektör, iş gücü yetiştirme, teknolojik adaptasyon ve çevresel sürdürülebilirlik konularında proaktif bir yaklaşım benimseyerek geleceğe hazırlanmaktadır.

“Türk tersaneleri çevre dostu gemi tasarımları ve inşa süreçlerinde öncü rol üstlenmiştir”

Türkiye gemi inşa sanayisinin uluslararası pazarda rekabet gücünü artırmak için ne gibi stratejiler geliştirdiğini ve uyguladığını öğrenmek isteriz. Özellikle rakip ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'nin güçlü yönleri ve geliştirilmesi gereken alanlar nelerdir? Ayrıca, global pazardaki talep değişikliklerine nasıl yanıt verilmektedir?

Türkiye gemi inşa sanayisi, uluslararası pazarda rekabet gücünü artırmak için çeşitli stratejiler geliştirmiş ve uygulamıştır.

Esnek Üretim Yapısı: Türk tersaneleri, hem yeni inşa hem de bakım-onarım hizmetleri sunabilen esnek bir yapıya sahiptir. Bu özellik, global piyasa koşullarına hızlı adaptasyon sağlayarak rekabet avantajı yaratmaktadır.

Çevre Dostu Teknolojilere Odaklanma

Avrupa'nın Yeşil Dönüşüm (Green Deal) hedefleri doğrultusunda, Türk tersaneleri çevre dostu gemi tasarımları ve inşa süreçlerinde öncü rol üstlenmiştir. Bu kapsamda:

- Çevreci gemi projeleri referans niteliği taşımaktadır.
- IMO'nun zorunlu kıldığı Scrubber ve Ballast Water Treatment System (BWTS) gibi sistemlerin kurulumunda etkin rol alınmaktadır.

Güçlü Yönler

- Esnek üretim kabiliyeti
- Çevreci dönüşüme hızlı adaptasyon
- Teknolojik gelişmelere açık yapı

Geliştirilmesi Gereken Alanlar

- Sektördeki iş gücü eksikliği

- Teknolojik altyapının güçlendirilmesi
- Bu alanlarda iyileştirme için dijital platformlar üzerinden eğitimler ve mesleki programlar devreye alınmaktadır.

Global Talep Değişikliklerine Yanıt

Türk tersaneleri, esnek yapısı sayesinde global pazardaki talep değişikliklerine hızlı yanıt verebilmektedir. Küresel piyasalardaki trendler yakından takip edilerek pozisyon güçlendirilmektedir.

Rekabet Ortamındaki Zorluklar

Bazı ülkelerin OECD ve Dünya Ticaret Örgütü kurallarını ihlal eden sübvansiyonları, rekabet ortamında eşitsizlik yaratmaktadır. Türkiye, bu tür sübvansiyonlara sahip olmayıp, uluslararası taahhütlere tam anlamıyla uymaktadır. Sonuç olarak, Türkiye gemi inşa sanayisi, esnek yapısı, çevre dostu teknolojilere odaklanması ve global talep değişikliklerine hızlı yanıt verebilme kabiliyeti ile uluslararası pazarda rekabet gücünü artırmaya devam etmektedir. İş gücü kalitesini artırma ve teknolojik altyapıyı güçlendirme çalışmaları ile sektör, gelecekteki zorluklara hazırlanmaktadır.

Dünyanın ilk e-metanol yakıt sistemine sahip açık deniz destek gemisini inşa ederek çevreci gemi tasarımı konusundaki liderliğimizi pekiştirdik.



Turkish Shipbuilding Industry Increases Its Competitiveness in the International Market with Technological Innovations and Environmentally Friendly Solutions

The Turkish shipbuilding industry has taken significant steps in recent years through technological innovations and digital transformation processes. GİSBİR (Turkish Shipbuilders' Association) aims to advance the sector with international collaborations and innovative projects. While developing environmentally friendly solutions with renewable energy use and low-emission ship designs, it also focuses on strengthening the workforce through training programs. Turkish shipyards, with their flexible production structure, can quickly respond to global demand changes and increase their competitiveness in the international market in line with sustainability goals.

We discussed technological innovations and digital transformation processes in the shipbuilding sector, the transition to sustainability and environmentally friendly technologies, and the international market competitiveness of the Turkish shipbuilding industry with GİSBİR Chairman Murat Kıran. He said, "The Turkish shipbuilding industry continues to increase its competitiveness in the international market with its flexible structure, focus on environmentally friendly technologies, and ability to quickly respond to global demand changes. With efforts to improve workforce quality and strengthen technological infrastructure, the sector is preparing for future challenges."

The Turkish shipbuilding industry has entered a notable development process in

recent years with technological transformation and sustainability-focused strategies. According to GİSBİR Chairman Murat Kıran's evaluations, the sector is taking comprehensive steps both to increase production efficiency and to take a leading role in the transition to environmentally friendly technologies. Especially the integration of technologies such as automation, artificial intelligence, and data analytics into production processes has brought significant improvements in speed, quality, and error rates. International collaborations and projects like RESURGAM strengthen Turkey's innovative approaches.

In terms of sustainability, the use of renewable energy, low-emission ship designs,

and recyclable materials stand out. Turkey has proven its leadership in eco-friendly designs with the world's first electric tugboat fleet and the LNG-battery supported purse seiner-trawler vessel. Projects developed under the leadership of GİSBİR's environmental commission increase environmental awareness and ensure the sector's compliance with international environmental standards.

In response to global workforce shortages, GİSBİR is establishing a sustainable human resource infrastructure by implementing vocational training, internship programs, and digital learning systems. At the same time, projects such as UNEP-MAP membership and seagrass planting in the Fethiye-Göcek region contribute to the protection of the marine environment.

Turkish shipyards, which stand out with their flexible production structure, can respond quickly to sudden changes in global demand, and this flexibility strengthens the sector's competitive advantage. As part of the efforts to comply with the European Green Deal, Turkey serves as a reference in environmentally friendly projects. With its technological adaptability, environmental transformation power, and strong production infrastructure, Turkey is solidifying its position in the international arena every day. With improvements in workforce quality and investments in digital transformation, the Turkish shipbuilding industry is advancing confidently toward a sustainable and competitive future.



■ GİSBİR Chairman Murat Kıran



“QSM Global Olarak Dünya Çapında Gemi İşletmelerine Nitelikli ve Güvenilir Denizciler Temin Ediyoruz”



■ QSM Global Kurucusu Ebru Kasap

İş ortakları ve gemi insanları için “Safety First” anlayışıyla operasyonel mükemmellik hedefleyen QSM Global, farklı coğrafyalarda uluslararası standartlara uyum sağlayarak, sadece personel temin etmekle kalmayıp, onların gelişimini de sürekli takip ediyor. İş ortaklarına stratejik ve ihtiyaca uygun çözümler sunan QSM Global, denizcilik sektöründe hem güvenliği hem de verimliliği artırmayı amaçlıyor. QSM Global’ın kuruluş hikâyesini, vizyon ve misyonunu konuştuğumuz QSM Global Kurucusu Ebru Kasap, iş ortaklarına sundukları stratejik ve ihtiyaca uygun çözümleri anlattı.

QSM Global, mürettebat temini, mürettebat yönetimi ve Gemi İnsanı İşe Alma ve Yerleştirme Hizmetleri (SRPS) konusunda uzmanlaşmış bir şirket

olarak öne çıkıyor. Röportajımıza başlamadan önce sizi tanımak isteriz. Kendinizden biraz bahseder misiniz? Denizcilik sektörü ile yollarınız ne zaman ve nasıl kesişti?

Aslında denizcilik sektörüne girişim oldukça farklı bir şekilde gerçekleşti. Eğitim geçmişim siyaset bilimi alanında; lisans ve yüksek lisansımı bu alanda tamamladım. Ancak 2009 yılında profesyonel yolum denizcilikle kesişti ve o günden bu yana sektörün içindeyim. İlk çalıştığım şirkette dört buçuk yıl görev yaptıktan sonra sektöre kısa bir ara verdim. Bu süreçte eşimle birlikte gemiye çıktım. Eşim, Kaptan Orhan Kasap, aynı zamanda bugün iş ortaklarımızdan biri. Bu deniz tecrübesini özellikle ben talep ettim; çünkü yaptığım iş doğru- dan gemi insanlarıyla ilgiliydi ve denizde yaşamı birebir deneyimlemek istedim.

Eşimle birlikte yaklaşık üç buçuk kontrat boyunca gemide kaldık; bu da toplamda iki yıla yakın bir süreye denk geliyor. Bu deneyim, hem mesleki perspektifimi hem de insan kaynağına olan bakış açımı önemli ölçüde geliştirdi. Aynı dönemde yüksek lisans programımın ders ve akademik süreçlerini de tamamladım.

Daha sonra, sektörün önde gelen uluslararası personel yönetim şirketlerinden birinde görev aldım ve burada yaklaşık yedi yıl çalıştım. Türkiye operasyonlarının tamamından sorumlu olduğum bu süreçte, işe alım uzmanı olarak başladığım kariyerimi işe alım müdürlüğü ve sonrasında operasyon müdürlüğü görevleriyle sürdürdüm. 60'a yakın ofisi bulunan, 30'dan fazla ülkede faaliyet gösteren bu küresel yapının içinde çok uluslu ekiplerle birlikte çalışmak bana hem liderlik hem de kültürlerarası iletişim anlamında büyük katkı sağladı.

Şirketin global müşteri portföyü ve farklı ülke operasyonları sayesinde, yalnızca Türk meslektaşlarımla değil, birçok farklı milletten profesyonelle yakın temas içinde çalıştım. Bu da bana geniş bir vizyon ve uluslararası düzeyde güçlü bir profesyonel ağ kazandırdı.

“QSM Global’in logosu, denizle bütünleşen güçlü bir kadının simgesi olarak tasarlandı”

Kuruluş hikâyemizden bahseder misiniz? QSM Global nasıl kuruldu?

QSM Global’in kuruluşu benim için hem duygusal hem de dönüştürücü bir süreçti. Her profesyonelin kariyer yolculuğunda kısa ve uzun vadeli hedefleri olur. Ben de denizcilik sektöründe istikrarlı bir şekilde ilerlerken, bir gün kendi şirketimi kurmak hep içimde taşıdığım bir hedefti.

Daha önce görev aldığım iki şirket, operasyon yapıları itibarıyla birbirinden oldukça farklıydı. İlki, Türk menşeli bir

firmaydı; tüm gemiler şirketin sahipliğindedeydi. İkinci şirkette ise, dünyanın farklı noktalarındaki armatörlere sadece gemi işletme hizmeti veriliyordu. İlk yapıda 10-12 gemilik bir filo yönetilirken, ikinci şirkette yaklaşık 1000 gemi ve 60 ofislik küresel bir operasyonun parçasıyım. Bu iki zıt deneyim bana sektöre çok yönlü bir bakış açısı kazandırdı.

Kariyerim boyunca önce işe alım uzmanı, ardından personel müdürü, daha sonra operasyon müdürü oldum. Türkiye operasyonlarının tamamından sorumlu olduğum bu görev, hem ekip yönetimi hem de global iş ortaklarıyla ilişkiler açısından çok değerli bir deneyimdi.

Çalıştığım şirketi seviyordum; sürekli bir başarı, gelişim ve ilerleme içindeydim. Fakat bazı gelişmelerin ardından istifa etme kararı aldım. İstifamın ardından bir süre kendimi biraz geri çekip yönümü yeniden tayin etmek istedim. Bu süreç benim için bir tür zihinsel yenilenme ve içsel denge arayışıydı.

Bir sabah eşimle kahvaltı yaparken bana yönelttiği bir soru her şeyin başlangıcı oldu: “Sence artık kendi şirketini kurmanın zamanı gelmedi mi?” Bu soruyla birlikte, kısa sürede QSM Global’in temelleri atıldı. İsmimizi hızla netleştirdik: QSM, “Qualified Seafarer Management” ifadesinin kısaltması olup, “Nitelikli Gemi Adamı Yönetimi” anlamına geliyor.

Logomuzun tasarımı ise, vizyonumuzu ve kurumsal kimliğimizi yansıtacak şekilde büyük bir özenle oluşturuldu. Zümrüdüanka kuşundan ilham alan bu tasarım, yeniden doğuşu ve güçlenmeyi temsil ediyor. Kanat formlarından esinlenerek oluşturulan deniz dalgası figürü, hem denizle bütünleşen yapımızı hem de sektördeki güçlü kadın varlığını simgeliyor. Bu anlamlı logoyu tamamladıktan sonra marka tescil başvurumuzu gerçekleştirdik ve tüm yasal süreci kısa sürede tamamladık.

Bizim için en öncelikli konu; güvenli, emniyetli, verimli ve sürdürülebilir bir gemi yönetimi sürecini desteklemek.

Yarak QSM Global markasını resmi olarak hayata geçirdik.

Bugün geldiğimiz noktada QSM Global, yalnızca bir şirket değil; değerlerine, vizyonuna ve insan kaynağına inanan bir yapıdır.

“Misyonumuzun temelinde ‘Safety First’ yani ‘Önce Güvenlik’ anlayışı yer alıyor”

Küresel mürettebat standartları ve denizci refahı konusundaki vizyonunuzla, gemi sahiplerine ve operatörlere sunduğunuz özel ve uyumlu mürettebat çözümlerinin temel bileşenleri nelerdir? QSM Global olarak vizyon, misyon ve temel prensiplerinizi kısaca bahseder misiniz?

Bahsettiğiniz gibi, QSM Global, denizcilik sektöründe gemi insanı istihdamı ve personel yönetimi alanlarında yüksek kalitede hizmet sunmayı hedefleyen bir şirkettir. Uzmanlık alanımız tam olarak bu noktada konumlanıyor. Yani işin çekirdeğinden, mutfağından geldiğimizi rahatlıkla söyleyebilirim. Sürecin en başından, yani doğru gemi insanının bulunmasından başlayarak, tüm istihdam ve yerleştirme aşamalarında aktif rol alıyoruz. Burada küçük ama bizim için önemli bir not düşmek isterim: Resmî literatürde hâlâ “gemi adamı” terimi kullanılmakta, ancak biz artık “gemi insanı” ya da doğrudan “denizci” ifadelerini tercih ediyoruz. Çünkü sektör, geleneksel erkek egemen yapısından sıyrılarak kadınların da aktif şekilde yer aldığı daha kapsayıcı bir alana dönüşüyor. Bu dönüşümün yalnızca kadrolarda değil, kullandığımız dilde de yansıması gerektiğine inanıyoruz.



Her ne kadar yeni kurulmuş bir şirket ol-
sak da, QSM Global olarak sektöre güçlü
ve hedef odaklı bir giriş yaptık

Vizyonumuz; global ölçekte faaliyet gös-
teren gemi sahiplerine ve operatörlere,
nitelikli, güvenilir, uluslararası standart-
lara ve yasal mevzuatlara tam uyum sağ-
layan mürettebat temin etmektir. Aynı
zamanda operasyonel ihtiyaçlara özel çö-
zümler sunarak, iş ortaklarımızın yükünü
hafifletmeyi ve insan kaynağı süreçlerine
stratejik katkılar sunmayı hedefliyoruz.

Yalnızca iş gücü temin eden bir yapı olma-
nın çok ötesinde konumlanmayı hedefli-
yoruz. Bizim için süreç, yalnızca işe alım
değil; gemi insanının gemiye katılışından
dönüş sürecine kadar devam eden bü-
tüncül bir yolculuktur. Bu yaklaşımında
eşimin de denizci olmasının şüphesiz özel
bir etkisi var. Çünkü bu sektördeki her bir
denizci benim için yalnızca profesyonel
bir pozisyonun temsilcisi değil, aynı za-
manda insani bir hikâyenin taşıyıcısıdır.

Nasıl ki eşimi gemiye uğurlarken bir has-
sasiyet taşıyorsam, diğer denizciler için
de aynı özeni göstermeye özen gösteri-
yorum. Onları sadece iş gücü olarak değil,
değerli bireyler olarak görüyor, şirketimiz-
le temas eden her bir insanın sürecini kişi-
sel sorumluluğum gibi ele alıyorum.

QSM Global'in temel prensipleri arasında;

- Adil, şeffaf ve etik bir çalışma zemini
oluşturmak,
- Denizci refahını operasyonel verimliliğin
bir parçası olarak görmek,
- Ve iş ortaklarıyla uzun vadeli güven
ilişkileri kurmak yer alıyor.

**“İş ortaklarımıza standart
çözümler yerine, stratejik ve
ihtiyaca uygun çözümler sunmak
temel yaklaşımımız olacak”**

Kuruluşunuzdan bu yana denizcilik ope-
rasyonlarında güvenlik, verimlilik ve

**güvenilirliği garanti etmek adına geliştir-
diğiniz çözümler nelerdir? Sektörde fark
yaratan hizmetleriniz ve yenilikçi yakla-
şımınız nelerdir?**

QSM Global olarak önceliğimiz—ve be-
nim kişisel olarak da her zaman altını çiz-
diğim bir konu—işimize duyduğumuz so-
rumluluktur. Bu değer, mesleki kariyerim
boyunca benimsediğim ve bugün QSM
Global çatısı altında da kararlılıkla sür-
dürdüğümüz temel prensiplerden biridir.

Hizmet sunduğumuz her iş ortağının
operasyonel ihtiyaçlarını yakından ana-
liz ediyoruz. Çünkü her organizasyonun
yapısı, beklentileri ve öncelikleri birbi-
rinden farklıdır. Bu nedenle, standart
çözümler sunmak yerine, her iş ortağımız
için “ihtiyaca özel” stratejik yaklaşımlar
geliştirmeyi esas alıyoruz. Bu yöntem,
geçmiş deneyimlerimde de benimsedi-
ğim ve verimliliğini kanıtlamış bir yakla-
şımdır.

QSM Global'de, gemilerini ve personeli-
ni yönettiğimiz her müşterimize, kendi or-
ganizasyonumuzun bir parçası gibi yak-
laşıyoruz. Çünkü ben bulunduğum nok-
taya, her işi kendi işim gibi sahiplenerek
geldim. Bu bakış açımız, tüm ekibimizle
birlikte koruyacağımız temel bir ilkedir.

QSM Global yalnızca teorik bilgiye de-
ğil, aynı zamanda sahadan gelen yoğun
deneyime dayanan bir yapıdır. Sektör-
de aynı anda hem Türk hem yabancı
iş ortaklarına, hem Türk hem de farklı
milletlerden denizciler temin edebilen
firma sayısı oldukça sınırlı. Ancak bu çok
uluslu yapı içinde uzun yıllar aktif görev
almış biri olarak, bu alanda güçlü bir bil-
gi birikimi ve çözüm kabiliyetiyle hizmet
sunuyoruz. Bu yönümüzle sektörde fark
yaratacağımıza inanıyorum.

**“Prosedürel uyumu
yalnızca bir zorunluluk
olarak değil, operasyonel
mükemmelliğin ve sürdürülebilir
müşteri ilişkilerinin vazgeçilmez
bir parçası olarak
görüyoruz.”**

**Mürettebat yönetimi süreçlerinde düzen-
leyici uyumluluğu sağlamak, özellikle
farklı coğrafi bölgelerdeki yasalar göz
önünde bulundurulduğunda zorlu olabi-
liyor. QSM Global, STCW, MLC 2006 gibi
farklı uluslararası standartlara uyum sağ-
lamak için hangi yöntemleri kullanıyor?**

QSM Global olarak, uluslararası düzenle-
melere uyum konusundaki kararlılığımızı
en somut şekilde 6 Mart 2025 tarihinde
aldığımız SRPS (Seafarer Recruitment and
Placement Services) sertifikamızla ortaya
koyduk. Bu belge, denizcilik sektörünün
en saygın belgelendirme kuruluşlarından
biri olan Lloyd's Register (LR) tarafından
verilmiş olup, MLC 2006'nın A1.4 madde-
si kapsamında QSM Global'in yetkinliğini
resmi olarak belgelendirmektedir.

Bizim için prosedürel uyum, yalnızca bir
yükümlülük değil; aynı zamanda operas-
yonel mükemmelliğin ve uzun vadeli iş
birliklerinin vazgeçilmez bir parçasıdır.
Bu nedenle faaliyet gösterdiğimiz tüm
bölgelerdeki yasal düzenlemeleri yakın-
dan takip ediyor, uygulamalarımızı güncel
mevzuatlara göre titizlikle revize ediyoruz.

QSM Global olarak yalnızca Türk deniz-
cilerle değil; farklı coğrafyalardan, çeşitli
milliyetlerden gelen denizcilerle de çalış-
mayı hedefliyoruz. Bu nedenle her yerleş-
tirme sürecinde ilgili ülkenin mevzuatına
tam uyum sağlamak, bizim için temel
önceliklerden biridir. Uyumlu ve sürdü-

**Gemi adamlarının istihdam etmekle sınırlı kalmayacağız; onları düzenli olarak takip
edeceğiz ve gelişimlerini izlemeye devam edeceğiz.**



rülebilir bir operasyon yapısının, sadece kalite belgesiyle değil, sahada gösterilen uygulama disipliniyle mümkün olacağına inanıyoruz.

“Gemi insanının teknik bilgisi ve sertifikalarının yanı sıra, davranışsal yetkinliklerini ('behavioural competency') ve iletişim becerilerini de değerlendiriyoruz.”

QSM Global olarak operasyonel verimlilik ve etkinliği garanti eden kapsamlı mürettebat yönetimi, personel temini ve işe alım çözümleri sunuyorsunuz. Mürettebat seçim sürecinde hangi kriterleri esas alıyorsunuz? Bu süreçte kullanılan değerlendirme yöntemleri nelerdir? Ayrıca, farklı gemi tipleri ve operasyonel gerekliliklere göre personel uyumluluğunu nasıl sağlıyorsunuz?

Doğru gemiinsanını seçmek yalnızca belge ve sertifika kontrolüyle sınırlı bir süreç değil. Elbette ilgili yeterlilik belgelerine sahip olmak temel bir ön koşuldur, ancak biz QSM Global olarak süreci çok daha bütüncül değerlendiriyoruz.

Adayın geçmiş hizmetleri, tamamladığı kontratlar ve görev aldığı gemi tipleri önemlidir. Ancak bu unsurlar bizim gözümüzde yalnızca profilin teknik yönünü oluşturur. Bir gemiinsanın işinde ne kadar yetkin olduğunun yanı sıra, ekip içi uyum becerisi, iletişim tarzı ve davranışsal özellikleri de en az teknik yeterlilik kadar belirleyicidir.

Unutmamak gerekir ki, denizciler aylar boyunca kapalı bir yaşam alanında çalışıyor ve bu ortamda iletişim becerisi ile duygusal denge, operasyonel verimliliğin ayrılmaz parçasıdır. Gemi üzerindeki en küçük bir iletişim sorunu ya da kişilik ça-

tışması tüm mürettebatın motivasyonunu ve güvenliğini etkileyebilir.

Bu nedenle seçim sürecimiz yalnızca teknik sınavlarla değil, aynı zamanda davranışsal değerlendirme testleri ve yüz yüze görüşmelerle desteklenmektedir. 15 yılı aşkın saha deneyimim sayesinde, bazı kişilik özelliklerini testlerin gözden kaçırabildiği durumlarda birebir görüşmelerde tespit edebilme yetkinliğine sahibim. Bu da değerlendirme süreçlerimize önemli bir derinlik kazandırıyor.

Ayrıca denizcilik sektörü için İngilizce iletişim yetkinliği olmazsa olmaz bir kriterdir. Bu sebeple adaylarımızı mesleki sınavların yanı sıra İngilizce seviye tespit süreçlerinden de geçiriyoruz.

Farklı gemi tipleri ve operasyonel gereklilikler için ise adayların geçmiş gemi deneyimleri, gemi tipine özel teknik ye-



terlilikleri ve psikolojik dayanıklılığı göz önünde bulundurularak yerleştirme yapılır. Amacımız, yalnızca teknik olarak değil; iletişim, davranış ve kültürel uyum açısından da dengeli ve sürdürülebilir ekipler kurmaktır.

“Doğru gemi insanı, sadece teknik olarak değil; iletişimiyle ve uyumuyla da doğrudan fark yaratır.”

Denizcilik sektörü için dijitalleşme ve yeni teknolojiler önem taşıyor. Dijitalleşme ve otomasyonun mürettebat yönetimine etkisi nedir? Son teknolojileri değerlendirmenizi istesek neler söylersiniz?

Dijitalleşme ve otomasyon artık denizcilik sektöründe bir seçenek değil, bir zorunluluk hâline gelmiş durumda. Sektör genelinde bu dönüşüme büyük bir ivmeyle uyum sağlanıyor. Günümüzde birçok gemi operasyonu gelişmiş dijital sistemler ve otomasyon altyapılarıyla yönetiliyor. Bu sadece operasyonel verimliliği artırmakla kalmıyor, aynı zamanda gemi insanı pro-

filine dair beklentileri de yeniden şekillendiriyor.

Otomasyonun yaygınlaşması, fiziksel iş yükünü azaltırken; analitik düşünme, teknik bilgi ve dijital sistemlere hâkimiyet gibi yetkinlikleri ön plana çıkarıyor. QSM Global olarak biz de, bu dönüşüme entegre olabilecek yetkinlikte denizcilerle çalışmaya, teknik yeterliliği güçlü, dijital sistemlere hızlı adapte olabilen profilleri tercih etmeye özen gösteriyoruz.

Gemi sahipleri ve operatörleri için sunduğunuz profesyonel denizcilik iş gücü çözümleri, operasyonel verimliliği nasıl artırıyor? Bu süreçlerdeki izleme ve raporlama mekanizmalarınız nelerdir?

Az önce de belirttiğim üzere, QSM Global olarak temel yaklaşımımız, gemi insanını istihdam edip süreci uzaktan izlemekten ibaret değil; istihdamın her aşamasına olduğu gibi, sonrasındaki operasyonel sürece de aktif ve sistematik şekilde dahil olmaktır. Bu çerçevede, performans değerlendirmeleri ve geri bildirim yönetimi bizim için kritik öneme sahiptir.

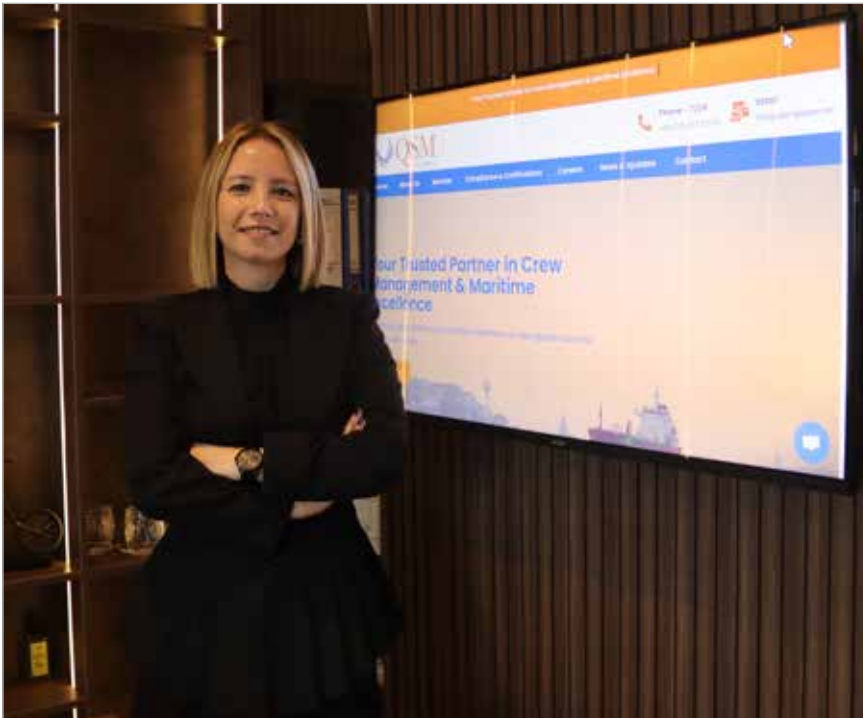
Gemiye katılan her personelin yalnızca teknik yeterliliğini değil; ekip uyumu, iletişim becerileri, iş disiplini, güvenlik farkındalığı ve görevine adaptasyonu gibi çok yönlü performans kriterlerini düzenli olarak değerlendiriyoruz. Bu değerlendirmeler, kaptanlar ve birim amirlerinden alınan doğrudan geri bildirimler doğrultusunda yapılmakta ve gerektiğinde hızlıca aksiyon alınmaktadır.

Örneğin; bir denizcimizin görev süresince gelişim ihtiyacı tespit edilirse, ilgili değerlendirme doğrultusunda kişiye özel telafi ve destek programları başlatıyoruz. Kontrat sonunda ise, personelin performans geçmişine dayalı kısa vadeli bir gelişim planı oluşturuyoruz. Tüm bu süreçler, yalnızca veriye dayalı izlemeye değil, aynı zamanda sürekli gelişim odaklı bir sisteme dayanıyor.

Bu noktada biz, reaktif değil proaktif bir performans yönetimi anlayışıyla hareket ediyoruz. Personeli sadece gemiye yerleştirmekle kalmıyor; görev süresi boyunca ve kontrat sonrası gelişimini izlemeyi kurumsal sorumluluğumuz olarak görüyoruz. İş ortaklarımıza yalnızca insan kaynağı sağlamıyor, aynı zamanda operasyonel istikrar ve kalite sürdürülebilirliği konusunda güçlü bir destek ortağı olmayı taahhüt ediyoruz.

“QSM Global olarak sürdürülebilirliği yalnızca çevresel bir sorumluluk olarak görmüyor, aynı zamanda kurum kültürümüzün temel yapı taşlarından biri hâline getiriyoruz.”

Sürdürülebilirlik, tüm dünyada olduğu gibi denizcilik sektöründe giderek daha önemli bir konu hâline geliyor. QSM Global olarak, denizcilik operasyonlarında çevresel etkileri en aza indirmek ve sürdürülebilir çözümler sunmak adına nasıl bir yaklaşım benimsiyorsunuz? Müret-



tebat yönetimi başta olmak üzere enerji verimliliği, atık yönetimi gibi alanlarda sürdürülebilirlik politikalarınız nelerdir? Kurumsal, sosyal, çevresel ve ekonomik sürdürülebilirlik politikalarınızdan bahsederseniz?

QSM Global olarak sürdürülebilirliği yalnızca çevresel bir sorumluluk değil, aynı zamanda kurum kültürümüzün temel yapı taşlarından biri olarak görüyoruz. Denizcilik sektöründe uzun vadeli başarının sadece operasyonel verimlilikle değil, güvene dayalı ve çok boyutlu bir yönetim anlayışıyla mümkün olduğuna inanıyoruz. Bu yaklaşımımızın merkezinde çevresel duyarlılık, sosyal sorumluluk, etik duruş ve ekonomik sürdürülebilirlik yer alıyor.

Çevresel sürdürülebilirlik kapsamında, gemi sahipleri ve operatörlerle yakın iş birliği içinde çalışıyor; gemi insanlarımızın enerji verimliliği, atık yönetimi ve çevre bilinci konularında daha donanımlı ve sorumlu hareket etmelerini sağlamak için eğitim süreçlerini aktif şekilde destekliyoruz. Çevresel farkındalığı yüksek olan denizcileri istihdam etmeye ve bu profilleri sistematik olarak izleyerek geliştirmeye önem veriyoruz.

Ancak sürdürülebilirliği sadece çevresel boyutla sınırlamıyoruz. Sosyal sürdürülebilirlik bizim için en az çevresel sürdürülebilirlik kadar kritik. Gemi insanlarımızın refahı, motivasyonu ve kariyer gelişimlerine katkı sunmak adına uygun işe alım politikaları, adil sözleşme şartları ve şeffaf iletişim ilkeleriyle çalışıyoruz. Denizcilerden gelen geri bildirimleri dikkatle analiz ediyor ve bu verileri paydaşlarımızla paylaşarak güven temelli, gelişime açık bir ilişki ortamı kuruyoruz.

Kurumsal sürdürülebilirlik ve etik yönetim, tüm süreçlerimizin merkezinde yer alıyor. Uluslararası mevzuatlara tam uyumla çalışmak, yalnızca bir yükümlülük değil, aynı zamanda kurum olarak benimsediğimiz etik duruşun da somut bir

göstergesi. QSM Global olarak bu güçlü temeller üzerine inşa ettiğimiz sürdürülebilirlik anlayışıyla, yalnızca bugünü değil yarını da inşa etmeyi hedefliyoruz.

“QSM Global, sürdürülebilirliği operasyonel stratejinin değil, kurumsal kültürün ayrılmaz bir parçası olarak görüyor.”

2025 yılının ilk çeyreğini geride bıraktık. 2024 yılı ve 2025 yılının ilk çeyreği QSM Global için nasıl geçti? Bundan sonraki süreç için beklenti, hedef ve öngörüleriniz nelerdir?

2024 yılının son ayı, QSM Global'in kuruluşunun temellerinin atıldığı bir dönemdi. Bu tohumların, sadece bir şirketin değil, aynı zamanda bir vizyonun doğuşunu simgelediğine inanıyoruz. 2025'in ilk çeyreği ise, hem yasal sürecimizin resmiyet kazandığı hem de sertifikasyon ve belgelendirme süreçlerine yoğunlaştığımız bir dönem olarak kayda geçti. Bu süreçte uluslararası iş ortaklarımızla yürüttüğümüz güçlü iletişim, gelecekteki stratejik adımlarımız için sağlam bir zemin oluşturdu.

Artık önümüzde, QSM Global'in denizcilik sektöründe daha görünür, daha etkili ve daha aktif bir oyuncu olarak yer alacağı bir dönem var. Göstergeler, kısa sürede hızlı ve kararlı bir dönüş gerçekleştirdiğimizi açıkça ortaya koyuyor. Takip eden çeyreklerde hem yerel hem de küresel ölçekte daha güçlü iş birlikleri, daha kapsamlı operasyonlar ve daha dinamik mürettebat çözümleriyle sektördeki varlığımızı derinleştireceğiz.

Bizim için en öncelikli unsur, sürdürülebilir ve güvene dayalı müşteri ilişkileri kurmaktır. Bu nedenle her adımımızı titizlikle planlıyor, stratejik düşünceyle hareket ediyor ve etkin bir personel yönetimi anlayışıyla ilerliyoruz.

“QSM Global olarak hedefimiz, sadece bugünün değil, geleceğin de güvenilir çözüm ortağı olmak.”

Son olarak eklemek istedikleriniz var mıdır?
Denizcilik sektöründe istikrarlı biçimde büyümek ve kalıcı bir yer edinmek, elbette öncelikli hedeflerimizden biri. Ancak QSM Global için bu, yalnızca bir hedef değil; uzun yıllara dayanan birikimimizin ve sektöre duyduğumuz bağlılığın doğal bir devamıdır. Denizcilik alanında bir konu gündeme geldiğinde, hafızalarda güven, kalite ve etik değerlerle anılmak istiyoruz. Bu sürece yalnızca bir ticari faaliyet olarak değil, aynı zamanda sektöre olan sorumluluğumuzun bir gereği olarak yaklaşıyoruz.

Kuruluşumuzun temelinde; şeffaflık, dürüstlük, etik ilkeler ve insan odaklı yönetim anlayışı yer alıyor. Amacımız yalnızca personel temin etmek değil; aynı zamanda iş ortaklarımıza güven aşılayan, sürdürülebilir ve uzun vadeli iş birlikleri inşa eden bir çözüm ortağı olmak. Bizi farklılaştıran en önemli unsurlardan biri de bu bakış açımızdır.

Bununla birlikte, kadın girişimciliğinin denizcilik sektöründe daha fazla görünürlük kazanması gerektiğine inanıyorum. Bu alandaki olumlu gelişmeleri görmek, hem bireysel olarak beni motive ediyor hem de sektörde kapsayıcılığın artmasına katkı sunma sorumluluğumuzu daha da derinleştiriyor. Bu dönüşüm sürecinde aktif rol almak, sadece bir hedef değil; aynı zamanda heyecanla benimsediğim bir misyon.

Denizcilik sektörü sürekli evrilen, gelişen ve yeniden tanımlanan bir yapıya sahip. QSM Global olarak bu değişimin sadece izleyicisi değil; yön vereni, dönüştürücüsü ve yol göstericisi olmayı hedefliyoruz.

“Sektöre sadece var olan değil, yön veren bir yapı olacağız.”



“QSM Globally We Provide Qualified and Reliable Seafarers to Ship Operators Worldwide”

Aiming for operational excellence with a "Safety First" approach for both business partners and seafarers, QSM Global not only supplies maritime personnel in accordance with international standards across various geographies, but also closely monitors their professional development. By offering strategic and tailored solutions to its clients, QSM Global seeks to enhance both safety and efficiency in the maritime sector. We spoke with Ebru Kasap, Co-Founder of QSM Global, about the company's foundation story, vision and mission, and the strategic solutions they offer to meet the specific needs of their partners.

Ebru Kasap, the experienced leader behind QSM Global, began her maritime career at sea, gaining hands-on experience before moving into senior management roles at major international crewing companies. Her combination of field knowledge and global perspective laid the groundwork for QSM Global. The company goes beyond recruitment by tracking each seafarer's career progression, training journey, and onboard performance. With active operations in key seafarer supply countries such as the Philippines, India, Ukraine, and Romania, QSM Global optimizes a wide talent pool to meet the specific needs of shipowners.

One of the company's strongest assets is its full compliance with the MLC 2006 (Maritime Labour Convention) standards. This ensures the rights of seafarers are protected while providing shipowners with a risk-free and legally sound service framework. In this regard, QSM Global assesses not only technical qualifications but also interpersonal skills, stress management abilities, and adaptability in multicultural environments.



■ Ebru Kasap,
Co-Founder of QSM Global

Under Ebru Kasap's and Orhan Kasap's leadership, the company has developed a strategic approach that offers flexible and sustainable solutions aligned with the operational goals of shipowners. Tailored training programs, detailed evaluation processes, and career tracking systems help enhance the quality of the workforce while supporting uninterrupted fleet operations.

QSM Global also invests in digitalization and sustainability, aiming to shape the transformation of maritime human resources for the future. With digital crew tracking systems, online training plat-

forms, and data-driven performance evaluation tools, the services offered are made more dynamic and measurable.

As a pioneering female entrepreneur, Ebru Kasap has established a strong presence in the maritime industry. Through her leadership, QSM Global is committed to building a more inclusive, ethical, and professional human resources ecosystem for the maritime sector. The company's goal is to provide not only for the present, but also to shape the human capital vision of the maritime world of tomorrow.



“Teorik Bilginin Uygulamayla Desteklendiği, Oldukça Aktif ve Nitelikli Bir Eğitim Müfredatına Sahibiz”



■ İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan

İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, 1909'dan bu yana Türkiye'nin denizcilik alanındaki en köklü eğitim kurumlarından biri olarak faaliyet gösteriyor. Akademik niteliği, güçlü teknik altyapısı, simülasyon ve uygulama imkânlarıyla dikkat çeken fakülte, aynı zamanda ABET gibi prestijli uluslararası akreditasyonlara da sahip. Denizcilik eğitiminde kalite, emniyet, teknoloji ve insan faktörünü bütüncül bir yaklaşımla ele alan fakülte, yalnızca bugünün değil, geleceğin denizcilerini yetiştiriyor. İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan ile fakültenin eğitim anlayışını, sektöre katkılarını ve geleceğe yönelik hedeflerini konuştuk.

Türkiye'nin en eski denizcilik okulu olan İTÜ Denizcilik Fakültesi, kaliteyi odağına alıyor. Denizcilik eğitim-öğretim süreçlerini ve bu süreçleri destekleyen faaliyetleri sistematik olarak iyileştirecek ve doğrulayacak çalışmaları sağlamayı hedefleyen İTÜ'nün kuruluş hikâyesinden, vizyon ve misyonundan kısaca bahsedebilir misiniz?

İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nin kökeni 1909 yılına dayanıyor. Hamit Naci Bey tarafından kurulan okul, 1929 yılında devlete devredilerek önce İktisat Bakanlığı'na, ardından da Ulaştırma Bakanlığı'na bağlandı. Uzun yıllar boyunca devletin ve sivil denizcilik sektörünün denizci ihtiyacını karşılayan tek okul olarak faaliyet gösterdi.

1946'dan 1981 yılına kadar, bugün Ziya Kalkavan Denizcilik Meslek Lisesi olarak bilinen binada “Yüksek Denizcilik Okulu” adıyla dört yıllık eğitim vererek mühendis ve kaptan yetiştirdi. 1981 yılında okul, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı “Denizcilik Yüksekokulu” haline geldi. Bu dönemde de sivil denizci yetiştirilmeye devam edildi, ancak okulun idaresi askerler tarafından yürütüldü. Aynı yıl içinde kurum, Tuzla'daki yeni kampüsüne taşındı.

1989 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi'ne bağlanarak dört yıllık bir yüksekokul statüsünü kazandı. 1992 yılında ise “İTÜ Denizcilik Fakültesi” adını aldı. Ben de 1996–2000 yılları arasında bu fakültede öğrenim gördüm. Türkiye'nin en köklü sivil denizcilik okulu olma özelliğini taşıyan bu kurum, denizcilik alanında önemli bir eğitim geçmişine sahiptir.

Denizcilik eğitimi yalnızca teorik bilgiyle değil; uygulama, teknolojiye uyum, etik sorumluluk ve uluslararası yeterliliklerle şekilleniyor. Akademi bu yapının hem taşıyıcısı hem de dönüştürücüsü olarak kritik bir rol üstleniyor. İTÜ Denizcilik Fakültesi, uygulama noktasında nasıl imkânlar sunuyor?

Günümüzde bir denizcilik fakültesi olabilmek için çok geniş bir altyapıya sahip olmanız gerekiyor. Bunun için simülörlerinizin, eğitim gemilerinizin olması, öğrencileri denizle buluşturacak kano, kürek, yelken gibi olanakları sunmanız gerekiyor. Ayrıca çok çeşitli makine atölyeleri ve laboratuvarlar da bu eğitimin ayrılmaz bir parçası.



İTÜ Denizcilik Fakültesi bu anlamda, kendi alanında belki de dünya çapında sayılı kurumlardan biridir. Fakültemiz, konumlandığı alan itibarıyla çok geniş bir deniz sahasına sahiptir. Toprak ve deniz alanı birlikte değerlendirildiğinde tesisimiz yaklaşık 130 bin metrekarelik bir büyüklüğe ulaşmaktadır. Filikalarımız, yangın eğitim merkezlerimiz, kapalı yüzme havuzumuz ve çok çeşitli simülatorlerimiz mevcuttur. Köprüüstü, makine, GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), tesis ve kargo simülatorleri gibi farklı alanlarda uygulamalı eğitim imkânı sunulmaktadır. Bunun yanında öğrencilerimiz, eğitimlerinin bir parçası olarak staj yapmaktadırlar ve eğitim gemilerinden de etkin bir şekilde faydalanmaktadırlar. Dolayısıyla fakültemizde, teorik bilginin uygulamayla desteklendiği, oldukça aktif ve nitelikli bir eğitim müfredatı mevcuttur.

“Denizcilik eğitimi, başka hiçbir bölümde olmayan uluslararası standartlara ve sıkı denetimlere tabidir”

Denizcilik müfredatlarının uluslararası regülasyonlara (STCW, IMO, EMSA vb.) uyumu konusunda İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin stratejisi nedir? Bu noktada nasıl çalışmalar gerçekleştiriyorsunuz?

Denizcilik eğitimi, diğer üniversiteler ya da fakültelerin açılmasına kıyasla çok daha farklı ve özel şartlara tabi. Her ne kadar YÖK size bir denizcilik fakültesi açma izni verse de, bu yeterli olmuyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, gemi adamı yetiştirme yetkisini vermeyebilir; ehliyet verme yetkisi tamamen Bakanlığın kontrolündedir. Çünkü uluslararası standartlar gereği, bu alanda eğitim verecek kurumların çok ciddi altyapılara sahip olması gerekir. Bu çerçevede, denizcilik eğitimi çok sıkı kurallara tabi tutulmuş durumda. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yayımladığı Denizcilik Eğitim Yönergesi, okullarda bulunması gereken laboratuvarlardan

öğretim üyesi sayısına, bu öğretim üyelerinin kaçının denizcilik kökenli olması gerektiğine kadar birçok ayrıntıyı zorunlu kılıyor. Bakanlık, bu standartların karşılanıp karşılanmadığını iki yılda bir gerçekleştirdiği denetimlerle kontrol ediyor. Bu denetimlerde sadece bakanlık yetkilileri değil, farklı kurumlardan akademisyenler de yer alıyor. Sadece bu denetimlerden başarıyla geçebilen okulların öğrencileri, gemi adamı sınavlarına girme hakkı kazanabiliyor.

Dolayısıyla, denizcilik alanında diğer bazı bölümlerde görülen “bölüm enflasyonu” pek yaşanmıyor. Çünkü burada simülatorler, eğitim tesisleri, laboratuvarlar gibi çok ciddi teknik altyapılar gerekiyor: Bu nedenle, özel üniversitelerin bu alanda bölüm açması hem teknik hem de idari olarak oldukça zor. Bakanlıktan gerekli yetkileri almak kolay değil. Üstelik bu denetimler yılda bir yapılan ciddi denetimlerdir.

Bunların yanında bir de EMSA (European Maritime Safety Agency – Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı) var. EMSA, ülkelerin denizcilik eğitim standartlarını ve kalite sistemlerini denetliyor. Yaklaşık iki hafta sonra Türkiye'yi denetleyecekler. Bu kapsamda, İTÜ Denizcilik Fakültesi ve Piri

Reis Üniversitesi'ni birlikte denetleyerek, Türkiye'deki denizcilik eğitim standartlarını bizim üzerimizden onaylamış olacaklar. Bunun dışında akreditasyon konusu da büyük önem taşıyor. Denizcilik alanında kalite ve emniyet sistemleri, birçok sektörün oldukça ilerisinde. Güvenlik (security) ve emniyet (safety) kavramları burada çok daha fazla ön planda. İş sağlığı ve güvenliği, acil durumlara hazırlık, kalite sistemleri gibi konular, bizim eğitim programlarımızda oldukça geniş yer buluyor.

Örneğin, fakültemizdeki Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümü, geçtiğimiz yıl ABET akreditasyonu aldı. Bu, Türkiye'de bu akreditasyonu alan ilk denizcilik bölümü. Dünyada da bu akreditasyona sahip yalnızca üç denizcilik bölümünden biri olduğunu biliyoruz. ABET, Amerika merkezli uluslararası bir kalite akreditasyonudur ve bu başarı, müfredatımızın da uluslararası standartlara uygun olduğunu ortaya koyuyor.

Eğitim programlarımız sadece Bakanlık denetimine tabi değil; aynı zamanda STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) kapsamında uluslararası standartlarla da şekillendirilmiş durumda. Hangi derslerin oku-





tulacağı, içeriklerinde nelerin yer alacağı, derslerde neyin öğretilmesi gerektiği gibi konular belirlenmiş standartlarla düzenlenmiştir. Bu nedenle müfredatlar üzerinde serbestçe değişiklik yapmak mümkün değil. Çünkü bu standartlar dünyanın her yerinde geçerli ve uyum zorunlu.

“Bu doğrultuda, birçok yeni nesil teknolojiyi hem eğitim programlarımızda kullanıyor hem de öğrencilerimizin bireysel kullanımına sunuyoruz”

Yapay zekânın denizcilikte rota optimizasyonu, yakıt tüketim tahmini, arıza kestirimi gibi alanlarda kullanımı hızla yaygınlaşıyor. Akademi olarak bu dönüşüme nasıl hazırlanıyorsunuz? Eğitim içerikleri veya AR-GE projeleri noktasında gerçekleştirdiğiniz çalışmalar nelerdir?

İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde yalnızca eğitim değil, aynı zamanda birçok uluslararası akademik araştırma faaliyeti de yürütülüyor. Örneğin, şu anda bile deneysel bir çalışma yapılıyor olabilir. Yani fakültemizde yalnızca uygulamalı denizcilik eğitimi verilmekle kalmıyor; araştırma boyutunda da önemli işler gerçekleştiriliyor.

Örnek vermek gerekirse; normalde simülatörler gemi kullanma eğitimi için kullanılır. Ancak şu anda yürütülen bir deneyde, katılımcılara giyilebilir EEG (elektroensefalografi) cihazları takılıyor. Bu cihazlarla, kişinin stresli anlarda panik yapıp yapmadığı, hangi riskleri alırken nasıl davrandığı gibi bilişsel ve duygusal tepkileri ölçümleniyor. Aynı zamanda göz takip cihazları ile kişinin hangi ekipmana ne kadar süreyle baktığı, nereye odaklandığı gibi veriler de eş zamanlı olarak toplanıyor. Tüm bu veriler, akademik çalışmalarda değerlendiriliyor. Bu, sadece tek bir örnek; fakültemizde benzer nitelikte birçok bilimsel araştırma yürütülüyor. Ayrıca, yapay zekâ ve makine öğrenmesi alanında çalışan öğretim üyelerimiz var. Bu alanlarda yayımlanmış çok sayıda bilimsel yayını

mevcut. Hatta bazı öğretim üyelerimizin kurduğu teknoloji araştırma şirketleri de var ve bu şirketlerin geliştirdiği ürünler bulunuyor. Yani biz teknolojinin hızla değiştiğinin farkındayız ve bu değişime ayak uyduruyoruz. Hedefimiz, bugünün değil, geleceğin denizcilerini yetiştirmek.

Bu doğrultuda, birçok yeni nesil teknolojiyi hem eğitim programlarımızda kullanıyor hem de öğrencilerimizin bireysel kullanımına sunuyoruz. Örneğin, öğrencilerimiz kendi bilgisayarlarında kişisel şifreleriyle erişebildikleri bir uygulama sayesinde, tıpkı ilk defa bir gemiye katıldıklarında olduğu gibi, valizlerinde ne olması gerektiğinden başlayarak geminin her alanını sanal olarak gezebiliyor, görevleri tamamlayarak gemiyi tanıyabiliyorlar. Bu da bir iş birliği anlaşması kapsamında geliştirilmiş bir simülasyon sistemidir ve biz aktif şekilde kullanıyoruz.

Modern seyir sistemleri, otomasyon ve dijitalleşme sayesinde gemi yönetimi kolaylaştırırsa da, bu sistemlerin etkin kullanımı hâlâ insan faktörüne bağlı. Bu noktada, zabitan eğitimi ve karar destek sistemlerinin doğru şekilde ele alınması kritik önem taşıyor. Seyir güvenliği açısından radar, elektronik haritalar ve manuel gözlemin entegre kullanımı nasıl sağlanmalı? Bu konuda öğrencilere hangi uygulamalı yöntemlerle eğitim veriyorsunuz?

Denizcilik, doğası gereği uygulamalı bir eğitim alanıdır. Örneğin, öğrenciler seyir dersini önce kâğıt haritalar üzerinde, ardından bilgisayar ortamında elektronik haritalar üzerinde ve son aşamada simülatörde uygulamalı olarak işlerler. Böylece teknolojinin sağladığı tüm imkânları kullanarak süreci deneyimleme şansı bulurlar.

Ancak burada önemli bir nokta var: Yeni teknolojilerin insanlara aşırı bir özgüven kazandırma potansiyeli. Bu nedenle derslerde özellikle kaza analizleri ve vaka çalışmaları (case study) kapsamında, hangi teknolojinin ne zaman ve ne ölçüde kulla-

nılmasının doğru olacağını vurguluyoruz. Az önce bahsettiğim deneysel çalışmada da bu konuya odaklanılıyor. Hangi durumda insan ne ölçüde hangi cihazı kullanıyor, buna dair analizler yapılabiliyor. Bu noktada "insan faktörü" kritik bir rol oynuyor.

Bu kapsamda yakın zamanda tamamladığımız bir Avrupa Birliği projesi var: SAFEMODE. Bu projede hem denizcilik hem de havacılık sektörü yer aldı. Projenin ortakları arasında Boeing ve Airbus gibi büyük firmalar da bulunuyordu. Projede, havacılıkta kullanılan ve emniyeti artıran sistemler ile yöntemleri inceledik. Bunların denizcilik eğitimine ne ölçüde entegre edilebileceğini, hangi ortak uygulamaların mümkün olabileceğini araştırdık. Yani sadece eğitim değil, bu alanda kapsamlı akademik çalışmalar da yürütüyoruz.

“Gerçek bir gemide yaşanabilecek tüm senaryolar, simülatörde güvenle deneniyor”

ECDIS, ARPA, AIS gibi sistemlerin kullanımına yönelik eğitimler, öğrencilerin gerçek deniz koşullarında performansını ne ölçüde yansıtır? Simülasyonların sınırları nelerdir?

Sonuçta eğitim sırasında bir gemiyi simülatörde çarptığınızda herhangi bir sorun yaşanmaz, ancak gerçek bir gemide böyle bir çarpışma çok büyük felaketlere yol açabilir. Bu nedenle simülatörler, denizcilik eğitiminde kritik bir rol oynar. Öğrenci bugün İstanbul Boğazı'nda, yarın Çanakkale Boğazı'nda; gündüz, gece, fırtınalı ya da sakin hava koşullarında eğitim alabilir. Farklı senaryolarla her türlü çevresel şartı deneyimleyebilir. Yeni nesil simülatörlerin sağladığı gerçekçilik sayesinde öğrenciler kendilerini adeta gerçek bir gemideymiş gibi hisseder. Görüntüler hareket ederken, öğrencinin bu ortama fiziksel olarak da tepki verdiğini gözlemliyoruz. Hatta bazı durumlarda mide bu-



lantısı gibi deniz tutması belirtileri bile yaşanabiliyor.

Simülâtörlerin en büyük avantajlarından biri, aynı gün içerisinde çok sayıda farklı senaryo uygulanabilmesidir. Örneğin, gerçek bir gemiyle günde yalnızca bir manevra yapılabilirken; simülâtörde farklı büyüklükte gemilerle, farklı limanlarda, çeşitli çevresel koşullarda çok sayıda manevra çalışması yapılabilir. Gerçek eğitim gemilerinin sayısı ve özellikleri sınırlıyken, simülâtörlerde çok sayıda gemi modeli ve senaryo oluşturmak mümkündür. Bu da eğitimin kapsamını ve etkinliğini ciddi anlamda artırır.

“Deniz ticaretini en verimli şekilde kullanmak, sadece ekonomik değil, aynı zamanda insani bir zorunluluktur”

Küresel ticaretin yüzde 90'ı deniz yolu ile gerçekleşirken, gemi işletmeciliği artık sadece bir lojistik faaliyet değil; aynı zamanda bir mühendislik, finans ve veri yönetimi süreci haline geldi. Bu noktada, operasyonel verimlilik ve sürdürülebilirlik sektörde öne çıkan başlıklar arasında yer alıyor. “Just-in-time arrival” gibi yaklaşımların zaman, maliyet ve sürdürülebilirlik noktasında avantajları nelerdir?

Sonuçta bir gemi, çok büyük bir kütleyi taşıyan devasa bir araçtır. Günümüzde bireysel araçlarımızda bile 100 kilometrede 5-5,5 litre yakıt tüketimini hesaba katarken, denizcilikte bu oranlar çok daha büyüktür. Günde 10, 20, 30 hatta 50 tona kadar yakıt tüketebilen gemiler vardır. Bu nedenle, bir geminin limanda bir gün fazla kalması ya da gereğinden fazla yakıt tüketmesi ciddi maliyetlere yol açar. Geminin taşıma kapasitesini maksimum verimle kullanması gerekir. Bu bağlamda, hız-yakıt optimizasyonu önem kazanır. “Just in time” (tam zamanında) kavramı burada devreye girer. Örneğin, bir gemi limana sabah 8’de yanaşacak şekilde planlandıysa, kaptanın gemiyi son sürat götürmesi ve

gece 1’de limana ulaşması mantıklı değildir. Çünkü bu durumda hem personel gece vakti manevra yapmak zorunda kalır, hem de ciddi oranda fazla yakıt tüketilir. Halbuki hız doğru ayarlandığında, personel gereksiz şekilde yorulmamış olur ve yakıt tasarrufu sağlanır.

Yakıt-yük optimizasyonu da önemlidir. Örneğin, fazla yakıt alarak daha az yük taşımak yerine, yalnızca ihtiyaç kadar yakıt alınıp geminin kapasitesi maksimum şekilde kullanılabilir. Bu tür hesaplamalar, geminin verimli çalışmasını ve maliyetin düşmesini sağlar. Unutmamak gerekir ki dünya ticaretinin %90’dan fazlası deniz yolu ile yapılmaktadır. Pandemi döneminde bunun önemini çok net şekilde gördük. Her şey durdu ama denizcilik durmadı. Çünkü dursaydı, ciddi bir küresel kriz yaşanabilirdi. Artık hiçbir ülke bir ürünü A’dan Z’ye tek başına üretmiyor. Bu nedenle deniz ticaretini en verimli şekilde kullanmak, sadece ekonomik değil, aynı zamanda insani bir zorunluluktur.

“Öğrencileri öğrenmenin içine çekmek, onları kendi projelerini yapmaya teşvik etmek temel amacımız”

Son yıllarda rota optimizasyon algoritmaları, meteorolojik veri entegrasyonu ve gemi trafik yoğunluğuna dayalı dinamik seyir planlamaları, deniz ulaştırma mühendisliğinin odak noktalarından biri haline geldi. Bu sistemlerin amacı hem yakıt tüketimini azaltmak hem de emisyonları düşürerek sürdürülebilir ulaştırmaya katkı sağlamak. Bu noktadan yola çıkarak rota planlama sistemlerine entegre edilen meteorolojik analizler ve gerçek zamanlı trafik verilerinin optimizasyon algoritmalarına etkisi nedir? Bu sistemlerin mühendislik eğitimine entegrasyonu nasıl sağlanmalı ve mezunlar bu teknolojilere hâkim olmak için nasıl çalışmalar gerçekleştirmeli?

Bu teknolojiler henüz yeni sayılır ve gemilerde giderek daha aktif kullanılıyor. Özel-

likle elektronik haritalarda meteorolojik seyir önerileri artık verilebiliyor. Doğru veriyi alırsanız, örneğin “büyük daire seyri” dediğimiz yöntemde, daha kuzeyden seyahat ederek daha kısa bir rota kullanabilirsiniz. Ancak dünya küresel bir küre olduğu için, bu rota sizi buzlu veya kötü hava koşullarına da götürebilir. Burada hangi kötü havanın sizi ne kadar etkileyeceğini, yolun kısalmasıyla ne kadar avantaj sağlayacağını karşılaştırarak “weather routing” yani hava durumuna göre sefer planlaması yapılabilir. Geminin hızı bile rüzgara göre ayarlanabiliyor. Bunların hepsi, gelecekte yapay zekâ destekli kara destek sistemleri olarak önümüze konacak.

Artık öğrencilere sadece mevcut bilgiyi vermek yeterli değil; çünkü verilen bilgi en kötü ihtimalle 5, en iyi ihtimalle 10 yıl içinde güncelliğini yitirecek. Biz onlara hangi teknolojilerin ne işe yarayabileceğini, bu işin gelecekte nasıl evrileceğini anlatıyor, bilgiye nereden ve nasıl ulaşacaklarını, problem çözme yetkinliği kazandırıyoruz. Bilgi artık her yerde mevcut; dolayısıyla bilgiyi vermekten çok, teknolojiye gelişmeleri ve yeni yazılım dillerini nasıl entegre edeceklerini öğretmek önemli. Biz özellikle genç denizcilere geleceğin teknolojilerini hazırlıyoruz. Çünkü bugün verdiğimiz bilgiler yarın geçersiz olabilir. Bu nedenle klasik eğitim yöntemleri yerine, uygulayarak öğrenmeye, takım halinde çalışmaya ve projeler yapmaya önem veriyoruz. Öğrencileri öğrenmenin içine çekmek, onları kendi projelerini yapmaya teşvik etmek temel amacımız.

Bu süreçte öğrenciler, teknelerini tasarlarlarken nerede malzeme döktüreceklerini, fiyat pazarlığını nasıl yapacaklarını, denemelerde güç verirken oluşan hasarları nasıl önleyeceklerini ve yedek parça stokunu nasıl yönetmeleri gerektiğini bizzat deneyimleyerek öğrendiler. Yani teoriyi değil, gerçek hayatı yaşayarak ve uygulayarak öğreniyorlar. Artık gençlere sadece

tahtanın önünde ders anlatmak, onları dinlemeye zorlamak verimli değil. Günümüzde gençlerin dikkat süreleri farklı. Biz onları işin içine çekerek, kendilerini aktif tutarak, projelerle öğrendikleri bilgileri pratiğe dökmelerini sağlıyoruz.

Uygulamalı eğitimin artırılması için üniversite-saha iş birliği nasıl geliştirilebilir? Özellikle özel sektörün bu sürece daha aktif katılımını sağlamak için ne tür modeller önerirsiniz?

Bizim fakültemiz, bu alanda en şanslı fakültelerden biri. Hem denizcilik anlamında hem de diğer fakülteler arasında altyapı açısından oldukça güçlü bir konumdayız. Fakülte altyapılarını güçlendirmek için denizcilik sektörüyle sıkı bir iş birliği içindeyiz. Mezunlarla öğrenciler arasında bir ağ kurmak, yani “networking”, bizim için çok önemli. Öğrenciler, mesleği sahada yapan profesyonellerle birebir temas kurduklarında, mentorluk kavramını adeta canlı olarak yaşıyoruz. Mezunlarımız öğrencilerle iletişim kuruyor, onlara sahip çıkıyor ve karşılaştıkları problemleri çözmeye çalışıyor. Bu, aslında doğal bir mentorluk merkezi gibi işliyor. Ayrıca mezunlarımız okula sık sık gelir ve kendi uzmanlık alanlarına uygun seminerler verir. Her iki bölümümüzde de mesleki derslerin içinde sektörden uzmanların mutlaka birkaç hafta dersi devralması gerektiğini savunuyoruz. Gerçek sahadan birinin gelip tecrübesini aktarması çok kıymetli.

Altyapı açısından da sektörlle iş birliğiyle önemli işler başardık. Örneğin, Türkiye’nin en iyi filika ve can kurtarma eğitim merkezini kurduk. Bu merkez, kendi alanında dünyada ikinci sırada yer alıyor. Tam anlamıyla bir iş birliği projesi. Serbest düşmeli filika, mataborali filika ve üç farklı tipte can kurtarma filikasıyla, atölyeleri ve sınıflarıyla çok sayılı bir tesis oldu. Sektör temsilcileri bu modeli hem bağışladı hem de kendileri de kullanıyor, öğrencilerimiz de kullanıyor. Yani ortak kullanım modeliyle sürdürüyoruz.



Simülasyonlarımız ve bazı altyapılarımız da sektörün, özellikle Deniz Ticaret Odası’nın bağışlarıyla kuruldu. Örneğin kapalı yüzme havuzumuzun revizyonu Deniz Ticaret Odası’nın desteğiyle gerçekleştirildi. Laboratuvar binamız, beş yıl kadar önce bir mezunumuz tarafından yaptırıldı. Bu yıl hizmete açılan bir sosyal binamız var; teknik altyapı kadar olmasa da öğrencilerin bir arada olması açısından eğitimin ruhuna uygun bir katkı sağlıyor. Ayrıca kampüs içinde yurdumuz da bulunuyor. Bu sayede öğrenciler saat 17.00’de okuldan ayrılmıyor; kulüp çalışmaları, projeler ve iş birlikleri gün boyunca devam ediyor.

Sosyal binamızın alt katı kantin, en üst katı ise ders çalışma alanı olarak düzenlendi. Öğrenciler burada sabaha kadar ders çalışabiliyor, kantinde sosyalleşebiliyor. Dersliklerimiz biraz kötü durumdaydı; 13 mezun ve 1 firma olmak üzere toplam 14 destekçile binayı bağış yoluyla yeniliyoruz. Ayrıca başka bir firma tüm tefrisatını üstlenecek. Yenilenecek dersliklerden 4’ü bilgisayar laboratuvarı olacak; toplamda 200 bilgisayarlık bir altyapı kurulacak. Bu yüksek maliyetli projeler yine sektörün desteğiyle mümkün oluyor.

Bu örnekler, öğrencilere de ilham veriyor. Örneğin deprem döneminde mezunlar vakfımız, depremzede öğrencilere hemen burs bağladı. Bu dayanışma, denizcilik mesleğinin kültüründe zaten var olan bir özellik. Din, dil, ırk gibi farklılıkların ötesinde, mesleki dayanışma burada çok ön planda. Gemide yardıma ihtiyacı olan birine kimse bayrak veya milliyet sormaz.

Bu kültür, okulun öğrencilerine de sirayet ediyor. Öyle ki mezun olduktan sadece birkaç yıl sonra, 24-25 yaşındaki genç mezunlarımız geri dönüp, “Hocam, siz zamanında bana burs bulmuştunuz. Şimdi ben hangi öğrenciye burs verebilirim?” diye sorabiliyor. Başka bir okulda bu kültürü kolay kolay göremezsiniz.

Okulumuzun geçmişi bu dayanışmayı destekliyor. Yıllarca yatılı bir okulduk; benim zamanımda da öyleydi. Cebinizde beş kuruşunuz olmasa bile yemeğiniz, kıyafetiniz, yatacak yeriniz okul tarafından karşılanırdı. Anadolu’dan gelen birçok öğrenci bu okul sayesinde çok iyi pozisyonlara geldi. Mezunlarımız da okuldan aldıklarını, hem okula hem de öğrencilerimize geri vermeye çalışıyor.

Son olarak eklemek istedikleriniz var mıdır?

Söylediğim gibi, denizcilik uluslararası bir meslek. Bu nedenle uluslararası düzeyde denetleniyor, uluslararası standartlarda eğitim veriliyor ve en güncel uluslararası teknolojiler kullanılıyor. Dolayısıyla biz de küçük, dar kalıplar içinde değil; küresel standartlara uygun bir eğitim sunmak zorundayız.

Denizcilik, aynı zamanda son derece teknolojik bir sektör. Gemilerde kullanılan teknoloji çok hızlı değişiyor. Bu nedenle bizim de teknolojiyi yakından takip eden, karşılaştığı sorunlara çözüm üretebilen ve kendi başına problem çözme yetkinliğine sahip bireyler yetiştirmemiz gerekiyor. Denizcilikte temel yaklaşım şudur: Şikayet eden değil, çözüm üreten kişi olmalısınız.



“We Have A Highly Active And Qualified Educational Curriculum Where Theoretical Knowledge Is Supported By Practical Application”

Since 1909, Istanbul Technical University Maritime Faculty has been one of the most established maritime education institutions in Turkey. With its academic strength, robust technical infrastructure, simulation and practical training facilities, the faculty also holds prestigious international accreditations such as ABET. Adopting a holistic approach that integrates quality, safety, technology, and the human factor in maritime education, the faculty is committed to training not only today's but also tomorrow's maritime professionals. We spoke with Prof. Dr. Özcan Arslan, Dean of ITU Maritime Faculty, about the faculty's educational philosophy, contributions to the industry, and future goals.



ITU Maritime Faculty, with roots dating back to 1909, has long played a key role in shaping Turkey's maritime sector by training both civilian and military professionals. The faculty stands out with its extensive simulator infrastructure, direct access to the sea, advanced training facilities, and practical learning environments. Its academic programs are tightly aligned with national and international maritime standards and are subject to rigorous audits by organizations such as STCW, IMO, and EMSA.

The Department of Marine Engineering Operations has achieved a milestone by becoming the first in Turkey to receive ABET accreditation, one of the few maritime departments worldwide with this distinction. Research and innovation are integral to the faculty, including cutting-edge projects in artificial intelligence, route optimization, and human factor analysis. For example, wearable EEG devices and eye-tracking systems are used in simulators to assess students' cognitive and emotional responses under stress.

Effective ship management requires both technological proficiency and human judgment. The faculty provides hands-on training in systems such as radar, ECDIS, ARPA, and AIS. Concepts like “just-in-time arrival” and fuel efficiency are embedded into the curriculum, emphasizing sustainability and operational effectiveness.

Students are actively involved in team-based projects that mirror real-life scenarios. A strong alumni network and collaboration with the maritime industry



■ Prof. Dr. Özcan Arslan, Dean of ITU Maritime Faculty

ensure students receive mentorship and career support. Many facilities—including simulators, fire and lifeboat training centers, and modern laboratories—have been established through industry contributions.

As Prof. Dr. Arslan emphasizes, maritime education must equip students with more than technical knowledge; it must also instill problem-solving abilities, ethical responsibility, and global awareness. With this vision, ITU Maritime Faculty continues to train future seafarers who are ready to meet the challenges of an ever-evolving maritime world.



“Sektör İçin Nitelikli İnsan Yetiştiren Üniversitemizin Amacı, Sadece Türkiye’nin Değil Dünyanın En İyi Denizcilik Üniversitesi Olmak”



■ Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica

Piri Reis Üniversitesi, modern denizcilik teknolojilerine hâkim, uluslararası kuralları bilen ve küresel ölçekte yetkin uzakyol zabıtları ile mühendisler yetiştirmeyi hedeflemektedir. IMO standartlarına uygun eğitim programları, sektörel iş birlikleri ve uygulamalı staj imkânlarıyla mezunlarının dünya çapında istihdam edilebilirliğini artırmayı amaçlayan üniversite; deniz teknolojileri, deniz güvenliği, otonom sistemler ve yeşil enerji alanlarında bilimsel çalışmalar yürütmektedir. Piri Reis Üniversitesi’nin nitelikli denizciler yetiştirme noktasında önemini ve hem globalde hem de Türkiye’deki denizcilik sektörünü Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica ve Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Cüneyt Ezgi ile konuştuk.

Denizcilik alanında nitelikli insan kaynağı yetiştirme hedefiyle kurulan Piri Reis Üniversitesi, bugün sektöre kurduğu güçlü bağlarla dikkat çekiyor. Sizlerle gerçekleştirdiğimiz ilk röportajımız. Bu nedenle öncelikle Piri Reis Üniversitesi’nin kurum amacından, vizyon ve misyonundan konuşarak başlamak isteriz. Öncelikle kendinizden bahsedersiniz? Piri Reis Üniversitesi olarak denizcilik sektörüne nasıl bir katkı sunmayı hedefliyorsunuz? Üniversitenin kurulma amacına, bugüne kadar sektöre sağladığı katkılara ve bu katkıların zamanla nasıl evrildiğine değinebilir misiniz?

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica: Piri Reis Üniversitesi, 2008 yılında Türkiye’nin denizcilik alanındaki uzman ihtiyacını karşılamak ve sektöre nitelikli insan gücü kazandırmak amacıyla kurulmuştur. Adını, ünlü Türk denizcisi ve haritacısı Pîrî Reis’ten alan üniversite, denizcilik eğitimi ve araştırmalarında uzmanlaşmış bir ihtisas üniversitesi olmayı hedeflemektedir.

Üniversitemiz, denizcilik sektöründe ihtiyaç duyulan nitelikli personeli yetiştirmek amacıyla, uluslararası standartlarda eğitim programları sunmaktadır. Bu programlar, öğrencilerin mesleki ve iletişim becerilerini geliştirmeyi hedeflemektedir. Piri Reis Üniversitesi Sürdürülebilirlik Araştırma ve Uygulama Merkezi (PRUSAM), denizcilik sektörü başta olmak üzere enerji yönetimi, karbonsuzlaştırma ve dijitalleşme alanlarında yenilikçi çözümler geliştirmeyi amaçlamaktadır. Üniversitemiz bünyesinde kurulan Denizcilik Tarihi Uygulama ve



Araştırma Merkezi (DETAM), Türk denizcilik tarihini araştırmak ve bu alandaki bilgi birikimini gelecek nesillere aktarmak amacıyla faaliyet göstermektedir. Kuruluşundan bu yana Piri Reis Üniversitesi, denizcilik eğitimi ve araştırmalarında uzmanlaşarak sektöre önemli katkılar sağlamıştır. Sürdürülebilirlik, enerji verimliliği ve dijitalleşme gibi konulara odaklanan araştırma merkezleri kurarak, sektördeki gelişmelere öncülük etmektedir. Ayrıca, uluslararası standartlarda eğitim programları sunarak, mezunlarının küresel denizcilik sektöründe rekabet edebilirliğini artırmaktadır. Piri Reis Üniversitesi, denizcilik sektörüne sağladığı katkılarla Türkiye'nin denizcilik alanındaki lider eğitim kurumlarından biri olma yolunda ilerlemektedir.

“**Türkiye'nin uluslararası alanda rekabet gücünü artırması için; sektör, üniversiteler ve devlet arasında ortak akılla oluşturulmuş bir uzun vadeli vizyon dokümanı hazırlanmalıdır.**”

Küresel ölçekte hızla değişen denizcilik dinamikleri, ülkelerin eğitim altyapılarını ve sektörel entegrasyonlarını her zamankinden daha fazla ön plana çıkarıyor. Türkiye, denizcilik eğitimi alanında sizce dünyada nasıl bir konumda? Bu alandaki rekabet gücümüzü artırmak için neler yapılmalı? Uluslararası standartlara göre Türkiye'nin eğitsel altyapısı, öğretim kadrosu ve sektörle entegrasyonu hakkında görüşlerinizi alabilir miyiz?

Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Cüneyt Ezgi: Eğitim altyapısı açısından 15' in üzerinde denizcilik eğitimi veren üniversite ve çok sayıda meslek yüksekokulu mevcuttur. Türk denizcilik okulları ve akademileri, IMO standartlarına uygun eğitim verebilecek donanıma sahiptir. Piri Reis Üniversitesi, dünya çapında tanınırlığa sahip olmaya başlamıştır. Ancak bu konumun daha da güçlenebilmesi için bazı kritik alanlarda gelişim gerekmektedir. Ülkemizde eğitim gemileri olmaması bir dezavantajdır. Tecrübeli ve deniz tecrübesi olan öğretim elemanları güçlü bir avantaj. Ancak sektörden kopukluk zaman za-

man gözlemleniyor. Yabancı dil yeterliliği ve uluslararası yayın sayısı bazı üniversitelerde sınırlı. Bazı üniversiteler sektöre danışmanlık, AR-GE ve staj bağlamında güçlü bağlar kurmuş durumda. Ancak sektör-üniversite iş birliği, ülke genelinde homojen değil. Teori-pratik entegrasyonu her kurumda sağlıklı işlemiyor. Start-up ve inovasyon odaklı denizcilik kuluçka merkezlerinin sayısı çok azdır.

Türkiye'nin uluslararası alanda rekabet gücünü artırması için; sektör, üniversiteler ve devlet arasında ortak akılla oluşturulmuş bir uzun vadeli vizyon dokümanı hazırlanmalı. Bu strateji hem iç pazara hem de uluslararası öğrenci ve mürettebat pazarına hitap etmeli; tüm denizcilik eğitim kurumları akreditasyon almalı; uluslararası denizcilik üniversiteleriyle çift diploma, Erasmus+ ve ortak programlar yaygınlaştırılmalı, eğitim müfredatlarına, yeşil gemi teknolojileri, otonom deniz taşıtları, yapay zekâ ve dijital gemi yönetimi gibi dersler entegre edilmeli. Bu alanlarda AR-GE merkezleri kurulmalı ve sektörle ortak projeler geliştirilmeli; uygulamalı eğitim ve simülasyon kapasitesi genişletilmeli; ülkemizde eğitim gemileri inşa edilmeli; sanal gerçeklik (VR), artırılmış gerçeklik (AR) destekli simülasyon merkezleri kurulmalı; sektöre dayalı öğretim kadrosu güçlendirilmeli; Denizcilik Fakültelerinde Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünde olduğu gibi Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği bölümünde denizci öğretim görevlileri ihdas edilmeli; sektör çalışanları için yarı zamanlı akademik kariyer yolları açılmalı.

“**Piri Reis Üniversitesi mezunları, dijitalleşen denizcilik sektöründe liderlik yapabilecek donanıma sahip bireyler olarak yetiştirilmektedir.**”

İMEAK Deniz Ticaret Odası ile üniversite-nizin iş birliğiyle düzenlenen “Denizcilikte



■ Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Cüneyt Ezgi

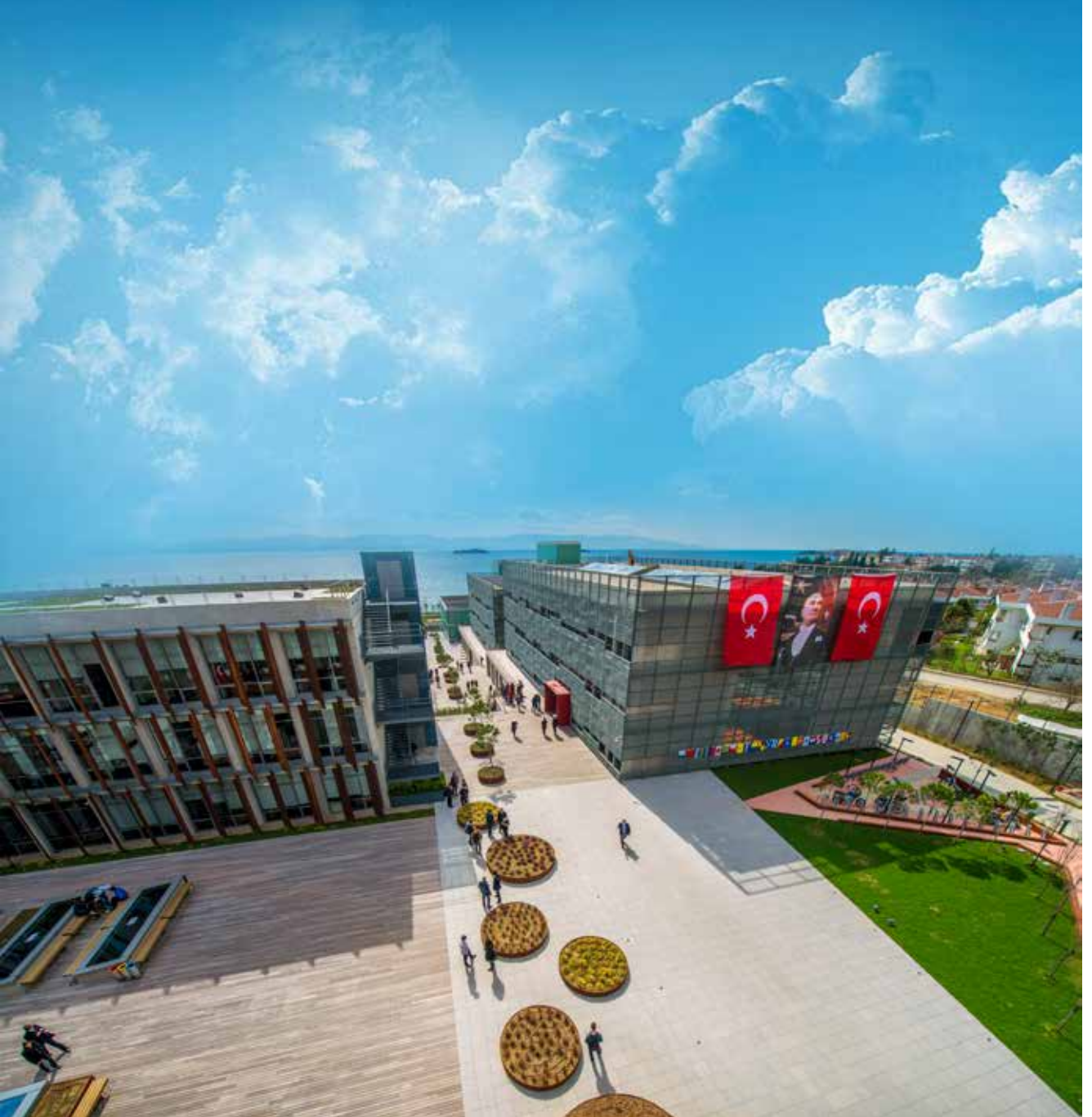


Dijital Dönüşüm Platformu” kapsamında gerçekleşen “Veri Analitiği ve Yapay Zekâ Oturumu”nda, sektördeki dijitalleşme ihtiyaçları ve çözüm önerileri masaya yatırıldı. Bu oturum çerçevesinde, özellikle veri yönetimi, kurumsal dijital sorumluluklar ve sektörel yapay zekâ uygulamaları gibi başlıklarda üniversite olarak hangi özgün

katkıları sundunuz? Denizcilik sektöründe hızla gelişen teknolojiler, üniversitenizin eğitim programlarına nasıl yansıyor? Eğitimde hangi teknolojilerden faydalanıyorsunuz? Öğrencileri geleceğin denizciliğine nasıl hazırlıyorsunuz?

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca: Piri Reis Üniversitesi, İMEAK

Deniz Ticaret Odası iş birliğiyle 8 Nisan 2025 tarihinde düzenlenen “Denizcilikte Dijital Dönüşüm Platformu: Veri Analitiği ve Yapay Zekâ Oturumu”nda, denizcilik sektörünün dijitalleşme süreçlerine yönelik önemli katkılarda bulunmuştur. Oturumlarda; Veri Yönetimi ve Analitiği, Kurumsal Dijital Sorumluluklar ve Sek-





törel Yapay Zekâ Uygulamaları konularına yoğunlaşmıştır. Simülasyon Tabanlı Eğitim, Yapay Zekâ Uzmanlık Programı ile Sürdürülebilirlik ve Enerji Verimliliği konuları eğitim programlarına yansıyan teknolojiler arasında yer almaktadır.

Piri Reis Üniversitesi, öğrencilerini geleceğin denizcilik sektörüne hazırlamak amacıyla aşağıdaki stratejileri benimsemektedir:

- **Endüstri 4.0 Odaklı Eğitim:** Dijitalleşme, otomasyon ve yapay zekâ konularında güncel bilgiler sunulmaktadır.
- **Uluslararası İş Birlikleri:** Öğrencilere, uluslararası projelerde yer alma ve küresel denizcilik standartlarını öğrenme fırsatları sağlanmaktadır.
- **Staj ve Uygulamalı Eğitim:** Sektörle iş birliği içinde, öğrencilerin pratik deneyim kazanmalarını teşvik edilmektedir.

Bu yaklaşımlar sayesinde, Piri Reis Üniversitesi mezunları, dijitalleşen denizcilik sektöründe liderlik yapabilecek donanıma sahip bireyler olarak yetiştirilmektedir.

Türkiye’de denizcilik sektörünün mevcut durumu hakkında görüşleriniz nelerdir? Liman altyapısı, lojistik zinciri, deniz taşımacılığı ve tersanecilik özelinde değerlendirme yapabilir misiniz?

Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Cüneyt Ezgi: Türkiye’nin denizcilik sektörü, son 20 yılda önemli bir büyüme ve dönüşüm geçirmiştir. Ancak küresel rekabet, dijitalleşme, çevresel regülasyonlar ve bölgesel dinamikler karşısında hâlâ gelişime açık çok sayıda alan bulunmaktadır. Aşağıda Türkiye’nin denizcilik sektörü dört temel başlık altında analiz edilmiştir.

1. Liman Altyapısı

Güçlü Yönler: Türkiye’de yaklaşık 200’den fazla liman ve iskele bulunmakta, bunların büyük kısmı özel sektör tarafından işletilmektedir. Marmara, Ege ve Akdeniz bölgeleri, liman yoğunluğu ve iş

hacmi bakımından ön plandadır. Dijital gümrük uygulamaları, konteyner takip sistemleri ve liman otomasyonları yaygınlaşmaktadır.

Gelişime Açık Alanlar: Demiryolu bağlantısı olan liman sayısı azdır. Bu da liman-hinterland entegrasyonunu kısıtlamaktadır. Bazı limanlar derinlik, rıhtım uzunluğu ve vinç kapasitesi açısından mega gemileri ağırlamakta yetersiz kalabilmektedir. Yeşil liman uygulamaları ve çevresel sürdürülebilirlikte iyileştirmelere ihtiyaç vardır.

2. Deniz Taşımacılığı

Güçlü Yönler: Türkiye, dünya ticaret filosunda ilk 20’de yer almaktadır. Kuru yük ve kimyasal tanker taşımacılığında önemli bir aktördür. Türk sahipli gemi filosunun ortalama yaşı gençleşmekte, modernizasyon çalışmaları devam etmektedir.

Zorluklar: Kabotaj taşımacılığı (ülke içi), kara taşımacılığı karşısında hâlâ rekabetçi değildir.

Yabancı bayraklı gemiler, Türk denizcilerin istihdamını sınırlamaktadır. Otonom gemiler, dijital gemi yönetimi gibi alanlarda hazırlık düzeyi yetersizdir.

3. Tersanecilik

Güçlü Yönler: Türkiye, yat üretiminde dünyada ilk üçte, özel amaçlı gemi üretiminde ise Avrupa’da öne çıkmaktadır. Tuzla, Yalova, Gölçük gibi bölgelerde tersane kümelenmeleri vardır. Askerî gemi inşasında (MİLGEM gibi projelerle) önemli deneyim kazanılmıştır.

Zayıf Yönler: Katma değeri yüksek gemi türleri (örneğin LNG taşıyıcılar) üretiminin artırılmasına ihtiyaç vardır. Tersanelerde dijitalleşme ve otomasyon düzeyi düşüktür. Çevresel uyum (green shipyard) konusunda gelişme ihtiyacı vardır.

4. Lojistik Zinciri ve Entegrasyon

Güçlü Yönler: Türkiye Lojistik Master Planı kapsamında liman, kara ve demiryolu entegrasyonuna yatırım yapılmaktadır. Organize liman bölgeleri ve serbest bölgeler (örneğin İzmir, Mersin) tedarik zinciri açısından avantajlıdır.

Zorluklar: İklim değişikliği ve karbon emisyonu düzenlemeleri, yakında lojistik maliyetleri artırabilir. Gümrük işlemleri hâlâ zaman zaman yavaş ve bürokratiktir. Tedarik zinciri risk analizleri ve dijital takip sistemleri tam anlamıyla yaygın değildir.

“Denizcilik sektöründe sürdürülebilirlik ve çevreci yaklaşımları benimseyerek ‘yeşil denizcilik’ alanında öncü bir rol üstlenmekteyiz”

Sürdürülebilirlik ve çevreci yaklaşımlar, denizcilikte giderek daha fazla önem kazanıyor. Piri Reis Üniversitesi olarak “yeşil denizcilik” kavramı kapsamında nasıl çalışmalar gerçekleştiriyorsunuz? Eğitim müfredatınızda karbon salınımı, çevre dostu gemi teknolojileri ve alternatif yakıtlar gibi konulara nasıl yer veriyorsunuz?

Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Cüneyt Ezgi: Piri Reis Üniversitesi, denizcilik sektöründe sürdürülebilirlik ve çevreci yaklaşımları benimseyerek “yeşil denizcilik” alanında öncü bir rol üstlenmektedir. Bu kapsamda, eğitim müfredatından kampüs altyapısına ve uluslararası iş birliklerine kadar çeşitli alanlarda çalışmalar yürütülmektedir.

Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) STCW 2010 standartlarına uygun olarak eğitim vermektedir. Müfredatta, karbon salımı, çevre dostu gemi teknolojileri ve

Yeşil denizcilik kapsamındaki çalışmalar, öğrencilerin çevre bilinci yüksek, sürdürülebilirlik odaklı profesyoneller olarak yetişmelerine katkı sağlamaktadır.



alternatif yakıtlar gibi konulara yer verilmektedir. Öğrenciler, denizcilik sektöründe sürdürülebilirlik ilkelerini benimseyerek, çevre bilinci yüksek profesyoneller olarak yetiştirilmektedir.

Piri Reis Üniversitesi, Türkiye'nin ilk çevre dostu ve uluslararası akredite edilmiş (BREEAM sertifikalı) "Yeşil Kampüs"üne sahiptir. Kampüs içerisinde sıfır atık hareketi desteklenmekte, atık ayrıştırma sistemleri kullanılmakta ve plastik kullanımı minimize edilmektedir. Ayrıca, enerji ihtiyacının büyük bir kısmı yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanmaktadır.

Üniversite, deniz yaşamının korunması ve sürdürülebilir kullanımı konularında araştırmalar yürütmektedir. Deniz kirliliğinin azaltılması, balıkçılık yönetimi, okyanus asitlenmesi ve deniz biyoçeşitliliğinin korunması gibi alanlarda çalışmalar yapmakta ve bu konular müfredata entegre edilmektedir. Piri Reis Üniversitesi, uluslararası düzeyde sürdürülebilir denizcilik konularında iş birlikleri yapmaktadır.

Piri Reis Üniversitesi mezunlarının istihdam oranı nedir? Mezunlarınız daha çok hangi alanlarda ve hangi ülkelerde istihdam ediliyor? Ayrıca, denizcilik dışı sektörlerde de mezunlarınızın kariyerine nasıl yön verdiğini gözlemliyor musunuz?

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Na-fiz Arıca: Denizcilik alanı ile ilgili değerlendirme yaparsak, denizcilik sektörünün insan kaynağı ihtiyacı sürekli yükseliyor ve bu durum bütün dünyada bu şekilde. Bu nedenle mezun istihdam oranımız oldukça yüksektir.

Tuzla denizcilik sektörünün uzun yıllardır kalbi. Hem yeni inşa, bakım onarım tersanelerinin yanı başında hem de diğer mühendislik dallarının uygulama alanı bulduğu Organize Sanayi bölgelerinin yakınındadır. Bu bağlamda öğrencilerimizin staj yeri ve iş bulmaları kolaylaşmaktadır. Bu yıldan itibaren öğrencilerimizin staj

yaptıkları firmalarda kalıcı olarak istihdam olabilmeleri için işyeri stajı protokol çalışmalarına başladık. Bu kapsamda bize başvuran firmalarla ön protokol yapıyoruz ve staj sürelerimizi daha uzun bir döneme yayıyoruz. Bu sayede denizcilik firmaları stajyer bulmakta daha sağlıklı bir yol elde etmiş oluyor ve firmalarla olan sanayi üniversite işbirliğimizi de geliştirmeye devam ediyoruz. Özellikle tersanelerin ve gemi filolarına teknik ve lojistik destek sağlayan şirketlerin Tuzla ve civarında konuşlu olması, iş birliği imkanlarımızı zenginleştirmektedir.

Gençler arasında denizcilik mesleğine olan ilgiyi değerlendirebilir misiniz? Bu ilgiyi artırmak adına ne gibi farkındalık projeleri yürütüyorsunuz? Lise düzeyindeki tanıtım faaliyetleri, burs imkanları veya öğrenci kulüpleri üzerinden gençleri nasıl teşvik ediyorsunuz?

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Na-fiz Arıca: Gençler arasında denizcilik mesleği oldukça ilgi çekici olmaya başlamıştır. Özellikle Tanıtım Faaliyetleri kapsamında yapılan lise ziyaretleri gençlerin oldukça ilgisini çekmektedir. Denizcilik mesleğine olan ilgiyi yükseltmek için sene içerisinde ve yaz aylarında tercih-tanıtım tanıtım faaliyetleri yürütülmektedir. Ayrıca liselere ziyaretler yapılarak ve liseler davet edilerek bilgilendirici seminer etkinlikleri gerçekleştirilmektedir.

Üniversitemizi tercih eden ve eğitim hayatına başlayan öğrencilerimiz için ise istedikleri alanda kulüp açma olanağı sağlanmaktadır. Özellikle denizcilik alanında açılan kulüpler, sene içerisinde çok sayıda faaliyet yürütmekte ve sektörden temsilcileri üniversitemizde ağırlamaktadır. Buna ek olarak denizcilik mesleği ile ilgili sektör temsilcileri ile beraber seminerler ve zirveler düzenlenmektedir.

Sıralama olarak ilgili puan türlerinden ilk 30.000 diliminde olup Üniversitemizin Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Gemi

Makineleri İşletme Mühendisliği, Gemi İnşaat ve Gemi Makineleri Mühendisliği ve Denizcilik İşletmeleri Yönetimi bölümlerini tercih eden öğrencilere, normal öğrenim süresi boyunca her yıl 9 ay süreyle üniversitemiz tarafından belirlenen tutarlarda nakit burs desteği sağlanmaktadır. Ek olarak, sporcu bursu, akademik başarı bursu, kız öğrenci bursu, kardeş indirimi, gazi-şehit indirimi, Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi ve Anadolu Denizcilik Teknik Meslek Lisesi Mezunları İndirimi, Üniversite İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Çalışan İndirimi, Deniz Ticaret Odası Üye İndirimleri mevcuttur. Ayrıca, Gençlik ve Spor Bakanlığı ile Vakıf Üniversiteleri arasında imzalanan mutabakat metni uyarınca aşağıdaki spor alanlarında son 4 yıl içerisinde başarılı olduğunu belgelendirilen milli sporcuların YKS sonucuna göre Üniversiteye yerleşmeleri halinde %100 öğrenim ücreti indirimi yapılmaktadır.

Son olarak neler eklemek istersiniz?

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Na-fiz Arıca: Denizcilik eğitiminde lider ve saygın bir üniversite olan Piri Reis Üniversitesi olarak var gücümüzle çalışmaya devam ediyoruz. Üniversitemizin akademik ve sektörel görünürlüğünü artırarak Piri Reis Üniversitesi marka değerini yükseltmeye devam edeceğiz. Hedefimiz, sadece denizcilik sektörü için değil, aynı zamanda dünya genelinde denizcilik eğitimi veren en iyi üniversitelerden biri olmaktır. Üniversitemiz, öğrencilerimizin meslek hayatına hazırlanacağı, toplumsal farkındalıklarını yükseltecekleri, üretken ve yetkin bireyler olmayı öğrenecekleri bir yer olacaktır. Hep birlikte bilimi rehber edinecek, ülkemize ve insanlığa hizmet eden sorumlu bireyler olacağız. Üniversitemizin akademik ve sektörel görünürlüğünü artırarak Piri Reis Üniversitesi'nin marka değerini geliştireceğiz. Denizcilik sektörü için nitelikli insan yetiştiren üniversitemizin sadece Türkiye'nin değil dünyanın denizcilik eğitimi veren en iyi üniversitesi olmasını amaçlıyoruz.



“Our University’s Goal is Not Only to Be the Best Maritime University in Turkey, But Also in the World”

Founded in 2008 with the aim of providing qualified human resources for Turkey's maritime sector, Piri Reis University has now become a specialized university that shapes maritime education both nationally and internationally. With its educational structure integrated with modern technologies, practical internship programs, and strong ties with the industry, the university is taking innovative steps in many fields, from sustainability to artificial intelligence. We spoke with Prof. Dr. Nafiz Arıca, the Rector of Piri Reis University, and Prof. Dr. Cüneyt Ezgi, the Dean of Maritime Faculty, about the university's importance in training qualified maritime professionals and its contributions to the global and Turkish maritime sectors.



■ Prof. Dr. Nafiz Arıca, the Rector of Piri Reis University



■ Prof. Dr. Cüneyt Ezgi, Dean of Maritime Faculty

Piri Reis University, named after the great navigator and cartographer Piri Reis, follows in his footsteps by closely monitoring the global dynamics of the maritime sector and preparing its students as the leaders of the future. The university's educational programs are designed in accordance with the standards of the International Maritime Organization (IMO). Prof. Dr. Cüneyt Ezgi, Dean of Maritime Faculty, summarizes the university's contributions to the industry as follows:

“We provide education at international standards. Our goal is to develop our students' professional and communication skills. Through research centers like PRUSAM and DETAM, we are leading the way in areas such as digitalization, energy efficiency, and maritime history.”

“Our graduates are trained to have the competencies to lead in the digitizing maritime sector.”

Education Shaped Around Green Maritime and Sustainability

The university integrates environmentally friendly practices into its curriculum and is home to Turkey's first BREEAM-certified Green Campus. Topics such as carbon emissions, alternative fuels, and the conservation of marine biodiversity are prioritized in both courses and research projects. With the vision of Green Maritime, students are being prepared to make a difference in the protection of the seas and sustainable operations.

A Gateway to the Global Maritime Industry
Students enrolled in programs such as Marine Engineering, Maritime Transportation and Management Engineering, and Maritime Business Management find employment worldwide, especially in Europe and the Far East, in areas like ship fleets and port operations. Rector Prof. Dr. Nafiz Arıca mentions that the graduate employment rate is very high, with long-term internship protocols with the sector contributing significantly to this success.

Piri Reis University is rapidly advancing to become a leading center for maritime education, not only in Turkey but also globally, by combining academic knowledge with industry practices.



“Türkiye, Deniz Hukukunda Söz Sahibi Olmaya Hazır”



■ Piri Reis Üniversitesi
Hukuk Fakültesi Dekan Vekili
Prof. Dr. Ceyda Süral Efeçinar

Deniz yetki alanlarının sınırlandırılması, çevre koruma yükümlülükleri, kıyı tesisleri rejimi ve liman devleti uygulamaları gibi konular, Türkiye’nin deniz hukuku ajandasında öne çıkıyor. Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekan Vekili Prof. Dr. Ceyda Süral Efeçinar, Doç. Dr. Fevzi Topsoy (Deniz Hukuku Anabilim Dalı) ve Dr. Öğr. Üyesi Sevda Keskin (Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı), Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerden doğan sorumluluklardan eğitimdeki uygulama eksikliklerine kadar pek çok konuyu değerlendirdi. Özellikle deniz yetki alanlarında karşılaşılan teknik ve siyasi zorluklar, uluslararası iş birliklerinin gerekliliği ve mevzuatın güncellenmesi ihtiyacı bu söyleşinin ana eksenini oluşturuyor.

Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi’ni hayata geçirdiniz. Bu merkezin kurulum amacı ve temel faaliyet alanları nedir? Türkiye denizcilik sektörünün gelişimi adına nasıl çözümler sunuyor?

Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezimiz, Deniz Hukukundaki güncel

gelişmeleri takip ederek uygulamadaki sorunları irdelemek ve bunlara çözüm önerileri getirmek özellikle deniz hukukunun uluslararası özelliğini dikkate alarak Türk deniz hukukunun gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla, 5.11.2018 tarihinde kurulup, yönetmeliği de Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

Merkezimizin temel amaçları arasında, ilgili uluslararası kuruluşların faaliyetlerini yakından takip etmek, Türk ve yabancı yargı kararlarını incelemek ve değerlendirmek, denizcilik teknolojisindeki gelişmelere hukuki destek sağlamak, deniz kamu ve özel hukuku alanlarında bilimsel araştırmalar yapmak, bu alanlarda uzman personel yetiştirilmesini sağlamak, ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilerle işbirliği yaparak bu amaçla bilimsel çalışmalar yapmak, ulusal ve uluslararası seminerler, konferanslar, sempozyumlar düzenlemek; kitap, dergi ve benzeri yazılı ve aynı zamanda dijital ortamda yayınlar yapmak bulunmaktadır. Şimdiye kadar, Hukuk Fakültemiz, öğrenci kulüplerimiz ve dış paydaşlarla beraber; yoğunlukla ilgi gören onlarca etkinlik gerçekleştirdik.

Türkiye’de deniz hukuku alanında akademik üretim ve araştırma altyapısı yeterli mi? Uygulamacıların erişebileceği güncel ve sistematik veri kaynakları mevcut mu?

Türkiye’de halihazırda deniz hukuku odaklı uygulama ve araştırma merkezleri mevcut. Ancak yabancı ülkelerin araştırma ve altyapıları ile kıyaslandığında hâlâ çok yeterli olmadığımız da aşîkar. Söz konusu merkezler deniz hukuku alanında önemli çalışmalar, projeler, konferanslar vs. düzenlemekte ve bunları akademi, sektör ve paydaşlar ile paylaşmaktadırlar. Ayrıca merkezlerin genel olarak iş birliği içinde ve birbirinden haberdar olarak çalıştığını da söyleyebiliriz. Ayrıca araştırma merkezleri olmasa da üniversitelerdeki yüksek lisans, doktora tez çalışmalarının da önemli bir kaynak olduğu ve deniz hukukuna ve alt konularına fark edilir derecede ilginin arttığını söyleyebiliriz. Ayrıca Piri Reis Üniversitesi olarak Deniz Hukuku



Dergimizi düzenli olarak yayınlıyoruz. Bu tür yayınlar güncel ve sistematik veriyi sağlıyor diyebiliriz. Ayrıca Hukuk Fakültesi öğretim üyelerinin akademik çalışmaları araştırmaları ve diğer yayınları ile; Deniz Hukuku yüksek lisans ve doktora öğrencilerimizin tezleri ve çalışmaları ile bu alana önemli katkılar sunacağından da şüphemiz yok.

“UNCLOS’un düzen sağlayıcı etkisi bazı hususlarda olumlu sayılabilir”

Türkiye, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne (UNCLOS) taraf olmamakla birlikte bu rejimin normatif etkisine maruz kalıyor. Bu durumun Türkiye’nin MEB ilanları, kıta sahanlığı ve açık denizlerdeki hakları bakımından yarattığı sonuçlar nelerdir?

Deniz hukuku uluslararası hukukun en kodifiye edilmiş, örf-adete dayalı ve esasen en çok uyulan ve uygulanan hukuk dallarından biridir. Bütün devletlerin münferit olarak tüm çıkarlarına hitap etmese dahi; bu alanın normatif etkisi, öngörülebilirlik ve hukuki güvenlik açısından olumlu sayılabilir. Devletlerin denizde mevcut bir düzene uyması; yani UNCLOS’un düzeni sağlayan etkisi bizim açımızdan da bazı hususlarda olumlu sayılabilir. Ancak elbette Türkiye’nin aleyhine olan veya olabilecek bazı prensiplerine karşı ısrarlı muhalif tavrımız başından beri mevcuttur. Türkiye’nin ilan edeceği deniz yetki alanları açısından; sözleşmenin ilgili hükümlerine karşı sürdürdüğümüz ısrarlı muhalif tutuma hâle gelmemesi koşuluyla, ikili veya çok taraflı antlaşmalar akdedilmesi de mümkündür. Burada kullanılan terminolojiye dikkat edilmesi ve devlet uygulamalarına ısrarlı muhalif tutum göz önünde tutularak karar verilmesi kanımızca yeterlidir. İlgili bütün kurumlar böyle bir bilinç ile hareket ederse UNCLOS’un bizim açımızdan olumsuz bir etkisi olmayacağı kanısındayız.

Doğu Akdeniz’deki deniz yetki alanları krizinde, uluslararası deniz hukukunun sunduğu çözümler ne ölçüde yeterli? Tahkim, müzakere, mahkeme vb. mevcut çözüm yolları açısından Türkiye’nin stratejik eksiklikleri nelerdir?

Aslında bu konuda biri TÜBİTAK diğeri BAP olmak üzere, Piri Reis Üniversitesinde devletler hukuku ve deniz hukukçularından oluşan bir ekiple yürüttüğümüz iki proje mevcut. “Uluslararası Deniz Hukukuna İlişkin Yargı Kararlarına Hakim Temel İlkelerin Türk Deniz Hukukuna Etkisi” isimli projemizde temel olarak deniz hukukuna hâkim olan ilkeleri tespit ederek bu konuda sorunları ve çözümlerini irdeliyoruz. Deniz yetki alanları başta olmak üzere diğer birçok güncel konuda da Türkiye’nin uluslararası deniz hukuku kurallarının farkında olması, uluslararası mahkemeler ve karar alma mekanizmalarını tanınması ve Türkiye’nin bu alanlardaki etkinliği ile görünürlüğü konusunda çalışmalar yürütüyoruz. Bu kapsamda konferanslar ve yarışmalar düzenledik ve öğrencilerimizi Uluslararası Adalet Divanı ve Deniz Hukuku Mahkemesine götürüp bu konuda farkındalık yaratmaya çalıştık. Esasen hukuki yollarla çözümün alt yapısının ve Türki-

ye’nin en azından eğitim kısmındaki stratejik eksikliğini giderilmesine bu şekilde nazizane katkı sunmaya çalışıyoruz.

“Kalıcı ve etkili çözümler üretilebilmesi için, bir yandan Türkiye’nin ilgili ülkelerle güçlü ikili siyasi ilişkiler kurması ve bu doğrultuda anlaşmalar yapması büyük önem taşımaktadır”

Türkiye’nin MEB ilanında karşılaştığı temel hukuki engeller nelerdir? Özellikle “kapalı deniz” statüsüne sahip Akdeniz’de MEB ilanı nasıl bir hukuki değerlendirme gerektirir? Kıta sahanlığı ile MEB arasındaki yetki karmaşası uygulamada nasıl sonuçlar doğuruyor? Bu karmaşa Türk deniz yetkilendirme rejimini nasıl etkiliyor?

Esasen Münhasır Ekonomik Bölge, devletin anakarasının devamı olan ve doğal olarak kıyı devletine hak tanıyan Kıta Sahanlığının sağladığı hakları da kapsamaktadır. MEB ilanı ile ilgili olarak önümüzde Akdeniz’deki istenen durum esasen bizim açımızdan nettir. Burada, Yunanistan ve diğer devletlerin itirazları ve uygulama-

■ Doç. Dr. Fevzi Topsoy
(Deniz Hukuku
Anabilim Dalı)





daki zorluklar dışında bir engel bulunmamaktadır. Bu konuda kalıcı ve etkili çözümler üretilebilmesi için, bir yandan Türkiye'nin ilgili ülkelerle güçlü ikili siyasi ilişkiler kurması ve bu doğrultuda anlaşmalar yapması; diğer yandan da uluslararası platformlarda sağlam hukuki argümanlarla kendini ifade etmesi ve karar alma süreçlerinde aktif rol üstlenmesi büyük önem taşımaktadır.



■ Dr. Öğr. Üyesi Sevda Keskin
(Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı)

“**Büyük deniz kaza ve çevre felaketlerinin yaşanmaması için gemilerin belirli standartlara sahip olması ve bu standartlarını da korumaları oldukça önemlidir**”

Türk bayraklı gemilerin yabancı limanlarda karşılaştığı başlıca hukuki sorunlar nelerdir? Örneğin gemi alıkoymaları, çevre kirliliği iddiaları veya PSC kaynaklı ihtilaflar hangi alanlarda yoğunlaşıyor?

Geçmişte yaşanan Titanic, Torey Canyon ve Prestige gibi büyük deniz kaza ve çevre felaketlerinin benzerinin yaşanmaması için gemilerin belirli standartlara sahip olması ve bu standartlarını da korumaları oldukça önemlidir. Bu amaçla SOLAS,

MARPOL ve ISM Kodu gibi çok önemli uluslararası sözleşmeler kabul edilmiştir. Yine MLC sözleşmesinde de gemilerin alıkonulmasını gerektiren eksiklikler sayılmıştır.

Uluslararası sözleşmeler uyarınca gemilerin gerekli standartlara sahip olup olmadığı ve yine bu standartlarını koruyup korumadıkları Bayrak Devleti Kontrolü ve Liman Devleti Kontrolleri (PSC) ile denetlenir. Uygulamada gemilerin liman devleti kontrolleri Paris MoU, Tokyo MoU, Karadeniz MoU gibi özel mutabakatlarla oluşturulmuş sistemler üzerinden yürütülmekte ve takip edilmektedir. Bu denetimlerde tespit edilen her türlü eksiklik geminin alıkonulmasını gerektirmez. Ancak geminin bir şekilde limanda alıkonulması, donatan ve sigortacısı bakımından telafisi oldukça zor, ağır zarara yol açar. Donatanlar, gemilerinin alıkonulma riskine karşı her türlü önlemi almaya çalışırlar.

Türk Bayraklı bir geminin alıkonulması, Türkiye'nin uluslararası güvenirliliği de olumsuz etkiler. Bu sebeple Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı ile İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Bayraklı gemilerin PSC denetimlerini ve bu denetimlerde tespit edilen eksiklikleri sıkı şekilde takip etmektedir. Türkiye'nin Bayrak Devleti kontrolünün sıkılaştırması sonucu Türk Bayraklı gemiler Paris MoU'sundan 2008 yılından itibaren Beyaz Listede yer almaktadır. Tokyo MoU'sunda da Beyaz Listededir. Bunlar, Türk Bayraklı gemilerin PSC'leri bakımından oldukça olumlu gelişmelerdir.

Bakanlık tarafından yayımlanan istatistiklere göre 2022 ve 2023 yılında 7, 2024 yılında ise 11 Türk Bayraklı gemi alıkonulmuştur. Şubat ayı itibarıyla 2025 yılında henüz alıkonulma rapor edilmemiştir. Bu sonuç olumlu olmakla birlikte, 2021 yılında sadece bir Türk Bayraklı geminin alıkonulmasına rağmen bu rakamın 2022 yılından itibaren artış göstermesi endişe vericidir. Bu konuda yetkili kurum ve kurumlarca özel önlemler alındığı bilinmektedir.

“**Gemi inşa ve deniz ulaştırmasının AI teknolojisine daha kolay uyum sağladığı söylenebilir**”

Otonom gemiler (unmanned ships) ve yapay zekâ destekli denizcilik operasyonları, mevcut deniz hukuku altyapısında uyum sağlıyor mu? Türk hukuk sistemi bu dönüşüme nasıl hazırlanmalı? Elektronik seyir sistemleri, dijital belgeler (e-B/L vb.) ve uzaktan denetim gibi konulara Türk mevzuatı ne derece adapte olabildi?

Bilindiği üzere Türk Deniz Ticareti Hukukunun temel mevzuatı, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe giren Türk Ticaret Kanunu'nun (“TTK”) Beşinci Kitabıdır. TTK'nın hazırlandığı dönemde yapay zeka (AI) günümüzdeki gibi hayatın her alanında ve bu kadar etkin değildi. Buna rağmen TTK'nın 1524 vd. maddelerine elektronik işlemlere ilişkin özel hükümler derç edilmiştir. Yine TTK'nın 1526 maddesinde konişmentonun elektronik ortamda düzenlenmesine izin verilmiştir.

Günümüzde, hayatımızın her alanında olduğu gibi, deniz ticaretinde AI'nın varlığından kaçınmak mümkün değildir. İşaret etmiş olduğunuz gibi konunun hem gemi operasyonları hem de hukuk olmak üzere iki temel yönü bulunmaktadır. Hatta donatan, broker, acente gibi aktörlerin kendi şirket işleyişini, gemi operasyonları işlemlerinden bağımsız tutarsak üç yönü olduğundan da bahsedilebilir.

Gemi inşa ve deniz ulaştırmasının AI teknolojilerine daha kolay ayak uydurduğu söylenebilir. Bununla birlikte aynı şeyi hukuki mevzuat için söylemek pek mümkün değildir. Bunun en önemli sebebi olarak kanun yapıcılarının, bu türden yeni gelişmelere çok ani reaksiyon göstermemesi olduğu söylenebilir. Genellikle hukuk kurallarının oluşturulması, teknolojik gelişmeye bağlı olarak yeni durumun oluşması ve sorunların ortaya çıkmasını bekler. Örneğin insansız deniz araçları ya



da otonom gemiler uygulamada sıklıkla kullanılmaya başlanmıştır. Doktrinde de konuyla ilgili pek çok çalışma yapılmıştır. Hatta insansız deniz araçları konusunda uluslararası alanda ilk ve tek monografi eser, Araştırma Merkezimizin önceki müdürü rahmetli Dr. Bülent Sözer tarafından kaleme alınmıştır. Uygulama ve doktrin-deki bu gelişmelere rağmen henüz konuya ilişkin ulusal ve uluslararası bir hukuki düzenleme yapılamamıştır.

Türkiye'nin teknolojik gelişmelere yöneltmelik ve tebliğ gibi ikincil mevzuatla ayak uydurmaya çalıştığını ve bunu da başardığını söylemek yanlış olmayacaktır. Kanun yapmanın teknik olarak zorluğu dikkate alındığında bu tercih, en pratik ve etkin yöntem gibi durmaktadır. Ayrıca, bu konudaki akademik çalışmalarda da Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi olarak öncülük etmeye çalışıyoruz. Bu anlamda, uluslararası alanda önemli ve prestijli bir kuruluş olan Uluslararası Karşılaştırmalı Hukuk Akademisi, 2026 yılında Berlin'de yapacağı Genel Kongre'nin ana konularından biri olarak Otonom Deniz Araçlarının Hukuki Yönleri konusunu belirledi. Çok sayıda değişik ülke hukukçularının bir araya gelip ülke raporlarını sunacağı bu platformda, Türkiye raporunu, Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi akademisyenleri sunacak. Daha sonra bu raporlar uluslararası bir yayın haline gelecek.

Deniz sigortalarında (P&I, gövde/makine, navlun) karşılaşılan hukuki sorunlar nelerdir? Özellikle hasarın niteliğinin tespiti ve kusur oranlarının belirlenmesinde yaşanan anlaşmazlıklar nasıl çözülüyor?

Bu sorular saatlerce konuşmayı gerektirecek kadar geniş ve önemli konulardır. Ancak en kestirme şekilde söylemek gerekirse, uygulamada yaşanan uyuşmazlıkların önemli bir kısmını, sigorta tazminatı ödeme borcunun doğup doğmadığı oluşturmaktadır. Tahmin edileceği üzere sigortacılar sigorta tazminatı ödemek istememekte; donatan veya yük sahipleri ise tüm zararın sigortacı tarafından en

kısa sürede karşılanmasını beklemektedir. Birbirine zıt bu istemlerden doğan uyuşmazlığın çözümünde ise temel belirleyici unsur sigorta poliçeleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Uygulamada sigorta poliçelerindeki muğlaklıklar ve özellikle özel şartların doğru şekilde eklenmemesi, yazılmaması uyuşmazlıkların çözümünü zorlaştırmaktadır. Çoğu zaman meydana gelen zararın usulüne uygun tespitinin yapılmaması da uyuşmazlıkların çözümünü uzatmaktadır. Yine tekne sigortalarında donatanın daha az prim; sigortacının da daha az sigorta tazminatı ödemek istemesi sebebiyle geminin değerinin düşük gösterilmesi de P&I sigortacısının sorumluluğunun belirlenmesinde önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Uygulamada tekne veya yük hasarları uzman bilirkişilerce belirlenmektedir. Alanında uzman bilirkişilerin görev alması, yaşanan uyuşmazlığın çözümünü hızlandıracaktır. Bilirkişilik konusu ayrıca tartışılmaya değer bir konudur. Deniz ticareti alanında bilirkişilik müessesinin kurumsallaşmasına yönelik yeni ve özel bir bilirkişilik sisteminin kurulmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Uyuşmazlıkların çözümünde tahkim, arbitraj gibi alternatif çözüm yolları kullanılsa da uyuşmazlıkların çözümü için tarafların çoğunlukla yargı yolunu tercih ettiği görülmektedir. Tarafların bu tercihinde tahkimin çok iyi bilinmemesi önemli bir faktördür. Bu konuda özel bir çalışma yapılarak tahkim kurumunun taraflara anlatılması oldukça yararlı olacaktır.

“Kaptanın emir ve disiplin yetkisi konusunda özel bir düzenleme yapılmasına acil bir ihtiyaç bulunmaktadır”

Gemi kaptanı ve armatörün cezai sorumluluğu bağlamında Türk Ceza Kanunu ile Deniz Ticareti Kanunu arasında uygulamada bir çatışma doğuyor mu?

Ceza hukukunun en temel ilkelerinden birisi de suç ve cezanın şahsiliğidir. Dola-

yısıyla kaptanın eylemi sebebiyle donatana; donatanın eylemi sebebiyle kaptana cezai müeyyidenin uygulanması hukuken mümkün değildir. Bu kaim ilke TTK'da da korunmuştur. Kaptanın kusuru sebebiyle donatanın hukuki (tazminat) sorumluluğu kabul edilmesine rağmen (TTK m. 1061), cezai yaptırımlar bakımından kişisel sorumluluk ilkesi kabul edilmiştir. Örneğin TTK'nın 947 ve devamı maddelerinde Türk Bayrağı çekmemek, gemi tasdiknamesinin gemide bulunmaması, savaş gemileri önünde bayrak çekmemek ve yine geminin adı ve bağlama limanının yazılmamasından dolayı yalnızca kaptan hakkında hapis veya adli para cezası öngörülmüştür.

Ceza hukuku bağlamında TTK'daki en önemli eksikliğin, 1956 tarihli TTK'nın kaptanın disiplin yetkisine dair 1467 vd. maddelerinin insan haklarına aykırı olduğu gerekçesiyle yeni TTK'ya alınmamış olması söylenebilir. Ceza Kanunu, Deniz İş Kanunu ve diğer ikincil mevzuatta da kaptanın, gemide bulunan kimseler, özellikle, gemi adamları üzerindeki emir ve disiplin yetkisine dair hüküm bulunmamaktadır. Kaptanların bu türden yetkilerinin kapsamı konusunda Türk Hukukunda hukuki bir boşluk mevcuttur. Kaptanın emir ve disiplin yetkisi konusunda özel bir düzenleme yapılmasına acil bir ihtiyaç bulunmaktadır.

Son olarak neler eklemek istersiniz?

Türkiye'nin deniz hukukuna ilişkin daha fazla alt yapı oluşturması, özellikle eğitim ve araştırmaya daha fazla kaynak aktarması ve desteklemesi gerekmektedir. Özellikle deniz kamu hukuku bakımından araştırma ve araştırmacıların daha fazla teşvik edilmesi, öğrencilerin bu alanlara yönlendirilmesi ve desteklenmesi gerekmektedir. Bu, hem eğitime hem de ülkenin bu alandaki geleceğine çok değerli bir yatırım olacaktır. Bu vesileyle bizlere bunu vurgulamak şansı verdiğiniz için Sea Business World'e de teşekkür ederiz.

“Türkiye is Ready to Play a Key Role in Maritime Law”

Piri Reis University's Faculty of Law sheds light on Turkey's evolving role in international maritime law. Acting Dean Prof. Dr. Ceyda Süral Efeçinar, Doç. Dr. Fevzi Topsoy, and Dr. Sevda Keskin highlight the importance of maritime zones, environmental obligations, port regulations, and the need for legal modernization.

■ Acting Dean
Prof. Dr. Ceyda Süral Efeçinar



The university established the Maritime Law Research and Application Center in 2018 to follow global developments, support legal solutions, and foster collaboration across academia and industry. While Turkey has made strides, the academic infrastructure and data accessibility still lag behind global standards. Efforts such as the publication of the Maritime Law Journal and postgraduate research help close this gap.

Turkey is not a party to (UNCLOS) but is still affected by its norms. The scholars argue that while some UNCLOS principles can be beneficial, Turkey must carefully maintain its objections and pursue bilateral or multilateral agreements without compromising its legal stance.

In the Eastern Mediterranean, legal solutions through arbitration or negotiation are limited without strategic political and legal engagement. Ongoing research projects at the university aim to raise awareness and improve Turkey's visibility and influence in international maritime decision-making processes.

Regarding the Exclusive Economic Zone (EEZ) and continental shelf, the academics stress the need for strong diplomatic ties and legal clarity, especially in semi-enclosed seas like the Mediterranean. Misunderstandings between EEZ and continental shelf rights can impact Turkey's maritime jurisdiction strategy.

On the topic of Turkish-flagged ships, legal issues such as detentions due to safety or environmental violations (PSC-related) are critical. Thanks to increased oversight, Turkish ships now rank on the white list of Paris and Tokyo MoUs, although recent years have seen a rise in detentions, which remains a concern.

As for AI and autonomous ships, Turkish legislation still lacks comprehensive adaptation, although secondary regulations and digital tools like e-bills of lading are advancing. The scholars emphasize that while ship operations evolve rapidly with AI, legal systems respond more slowly.

■ Doç. Dr. Fevzi Topsoy



Piri Reis University contributes actively to bridging this gap through academic research and international engagement.

■ Dr. Öğr. Üyesi Sevda Keskin
Department of International Law





“Türkiye, Yat ve Tekne Sektörüyle 2 Milyar Dolara Yaklaşan Bir Büyüklüğe Ulaşarak Küresel Pazarda Güçlü Bir Konumda Yer Alıyor”



■ YATED Yönetim Kurulu Başkanı
Murat Bekiroğlu

Türkiye, yat ve tekne sektörüyle hem yerel hem de küresel pazarda büyük bir ekonomik potansiyele sahip. Yıllık 450 milyon euro yat alım satım hacmi ve 2 milyar dolara yaklaşan sektörel büyüklük, ülkenin denizcilik alanındaki güçlü konumunu gözler önüne seriyor. Ancak, bu potansiyelin daha etkin kullanılabilmesi için yabancı yatırımcıların sektöre girişi ve vergi reformları gibi stratejik adımların atılması gerektiğini belirten YATED (Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu, Türkiye'nin yat turizmi ve denizcilik altyapısının sürdürülebilir yatırımlar ve çevre dostu teknolojilerle daha da güçleneceğini, böylece Akdeniz'in yatçılık lideri olma yolunda önemli fırsatlar sunacağını vurguladı.

Türkiye, denizcilik ve yatçılık açısından coğrafi olarak büyük avantajlara sahip. Ancak, bu avantajları küresel pazarda daha etkili bir şekilde kullanabilmek için, sektördeki rekabet gücümüzü artıracak stratejiler geliştirmek önemli. Bu bağlamda, Türk yat ve tekne endüstrisinin küresel pazardaki rekabet gücü hakkında ne düşünüyorsunuz? Türkiye'nin bu alandaki güçlü yönleri ve zorlukları nelerdir?

Türkiye'de yat ve tekne sektörü, yıllık 450 milyon euro civarında bir yat alım satımı hacmiyle büyük bir ekonomik potansiyele sahip. Türk yat ve tekne endüstrisinin yan sanayiyle birlikte ekonomik büyüklüğü ise 2 milyar dolara yaklaşmaktadır. Pazarın yıllık büyüme oranı ise ortalama %20 seviyelerinde. Ancak, sektördeki bu potansiyelin daha etkin bir şekilde kullanılabilmesi için bazı önemli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Özellikle, yabancılara Türk bayraklı tekneye yatırım yapma şansının verilmemesi, yabancı yatırımcıların sektöre etkisini sınırlamaktadır. Türk bayraklı teknelerin dışında kalan teknelerin charter faaliyetlerinde kullanılamaması, aslında sektöre büyük bir avantaj sağlamaktadır. Ancak bu avantajın daha iyi değerlendirilmesi için, tekne parkımızın genişletilmesi adına yabancılara da Türk bayraklı tekneye yatırım yapma fırsatı tanınmalıdır.

Devlet eliyle yapılacak düzenlemeler ve vergi reformları, sektördeki adaletsizlikleri ortadan kaldırarak, Türkiye'yi kısa süre içinde Akdeniz yatçılık pazarının li-

deri konumuna getirebilir. Özellikle vergi dezavantajlarının ortadan kaldırılması, sektördeki hareketliliği sağlıklı ve istikrarlı bir şekilde sürdürebilmek için büyük önem taşımaktadır. 2017'de yapılan vergi iyileştirmeleri ile sektörde önemli bir hareketlilik sağlanmıştı. Bu iyileştirmelerin, günümüzde yeniden değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir. Vergilendirme meselesi, özellikle tekne kiralama ve satın almanın yanı sıra, yüksek vergilerin yeni yatırımların önünde bir engel oluşturduğunu unutmamak gerekir. Yüksek vergiler, ülkeye yapılacak yeni yatırımları ve yeni teknelerin filo kapasitesine katılımını olumsuz etkilemekte, bu da Türkiye'nin charter potansiyelinin tam anlamıyla değerlendirilmesine engel olmaktadır. Bu nedenle, sektörde daha fazla yatırımcı çekebilmek ve Türkiye'nin charter filosunu genişletmek için vergi iyileştirmelerinin yeniden gündeme gelmesi gerektiği açıktır.

“YATED 1, atık toplama kapasitesi açısından diğer tekneler arasında en yüksek kapasiteye sahip olan teknedir”

Çevresel sürdürülebilirlik, dünya çapında her sektörde olduğu gibi yat ve tekne endüstrisinde de giderek daha fazla önem kazanıyor. Yeşil teknolojiler, enerji verimliliği ve çevre dostu üretim süreçleri sektörü dönüştürme potansiyeline sahip. Bu noktada, sektörde hangi teknolojik gelişmeler ve inovasyonlar ön planda? Yeşil



Üyelerimizin de desteğiyle, YATED 1'i ürettik. YATED 1, atık toplama kapasitesi açısından diğer tekneler arasında en yüksek kapasiteye sahip olan teknedir. Teknemiz, tek seferde 20.000 litre atık toplama kapasitesine sahip ve güneş panelleri ile kendi enerjisini üretebiliyor.

teknolojilerin yat ve tekne üretimine etkisi nasıl değerlendirilebilir?

Bu denizler kirlenirse, sadece ülkemizin masmavi denizlerini değil, aynı zamanda ekmeğimizi de kaybedeceğiz. Bizim gelirimiz buradan sağlanıyor ve çocuklarımızın iş imkânları da bu sektörden doğacak. Yeni nesillere temiz bir deniz bırakmak, bizim boynumuzun borcudur. Bu sorumlulukla, ilk atık toplama teknemizle bu yıl göreve başladık.

Bir tekne, 1 birime de mal edilebilir, 10 birime de. Ancak, bu işe ayırdığımız finansmanın kaynağı ve geri dönüşüm sürecinin optimizasyonu çok önemli. Bu amaçla yaklaşık 300.000 Euro kaynak ayırdık ve bugüne kadar bu parayı tekne-mize yatırdık.

Teknede, yedekli pompalama sistemleri ve çalışanların konforunu düşünerek klima sistemleri de mevcut. Ayrıca, ekip üyelerimizin rahatça uyuyabileceği ve düş alabileceği alanlar tasarlandı. 15 Ağustos tarihinde Göcek'te operasyonlarımıza başladık ve amacımız, bu kapasiteyi artırarak devam etmektir.

Küresel tedarik zinciri zorlukları, birçok endüstriyi etkilerken yat ve tekne üreticileri de bu durumu hissediyor. Yatların üretimi, yüksek kaliteli malzeme ve bileşenlere dayalı bir süreç olduğu için lojistik ve tedarik zinciri aksaklıkları ciddi sorunlara yol açabiliyor. Sektördeki bu tedarik zinciri zorlukları nelerdir ve bunların aşılması için sektör olarak hangi adımlar atılabilir?

Yat turizmi, yurt dışından oldukça yüksek talep görüyor. Ancak, bu büyük potan-

siyele rağmen kapasite yetersizliği söz konusu. Marinalar, sadece doğrudan yat turizmi sektörüne kazanç sağlamıyor; aynı zamanda bulundukları bölgelere bir ekosistem getirerek, o bölgedeki pek çok küçük işletmeye de katkı sağlıyor. Marketlerden restoranlara, hediyelik eşya dükkanlarından yat malzemeleri satan mağazalara, tekstil mağazalarından kuförlere kadar geniş bir yelpazede hacim yaratıyor. Tekne turistleri, haftalık 600-700 dolar harcama yapan kitle turistlerinin 3-4 katından, hatta 15 katına kadar daha fazla harcama yapıyor. Kitle turizminin 4-5 katı gelir getiren tekne turizmi, önemli bir ekonomik potansiyele sahip olmasına rağmen, sektörde devlet desteği ve regülasyonu gerekmektedir. Ayrıca, tekne turistlerinin ödediği vergilerdeki adaletsizlik dikkat çekiyor. Örneğin, 600 dolarlık turizm geliri bırakan otel turisti yüzde 10 KDV öderken, tekne-cilerde bu oran yüzde 20'ye çıkıyor. Bu adaletsizlik mutlaka düzeltilmelidir. Bir otelde konaklayan turist, oda ücretlerine yalnızca yüzde 10 KDV yüküyle karşılaşırken, tekne kiralamak isteyen turistler için bu vergi oranı yüzde 20'ye çıkmaktadır. Bu durum, otellerin rekabet gücünü artırarak, onları göreceği olarak daha cazip hale getirmektedir. Böylece, tekne kiralamaları ile otel odası fiyatları arasında vergi açısından bile yüzde 10'luk bir fark oluşuyor. Bu da turistin tercih aşamasında yat turizmini olumsuz etkileyen, talebi zorlayıcı önemli bir faktör oluşturuyor. Bu nedenle, tekne kiralamaları için uygulanan KDV oranının otellerde olduğu gibi yüzde 10 olarak düzenlenmesi, sektöre daha fazla katkı sağlayacak ve ekonomiye büyük fayda sağlayacak şekilde tekne turistin sayısını artıracaktır.

Türkiye'de yatçılık ve deniz turizmi, genellikle elit bir yaşam tarzı olarak algılanmakta, ancak bu alanda iç pazarın büyümesi için ciddi bir potansiyel bulunmaktadır. Yat sahipliği ve deniz turizmi gibi konularda toplumda daha fazla bilinç oluşturulması, sektöre olan ilgiyi artırabilir. Türk yatçılık sektörünün yurtiçi tüketicilere yönelik pazarlama stratejileri nasıl şekilleniyor? Yat sahipliği ve deniz turizmi konusundaki bilinç artırılabilir mi?

Dünya genelinde yat charter sektöründe belirgin ve tutarlı bir pazar büyümesi devam etmektedir. Mahremiyeti ve özgürlüğü son derece destekleyen izole tatillere olan ilgi, tatilin her anının özelleştirilebilmesi ve en verimli şekilde kullanılabilmesi, mobilite sayesinde monotondan uzak olma imkânı ve verdiği ayrıcalıklı olma hissi ile tekne kiralama, her geçen yıl daha fazla tercih edilen bir tatil seçeneği haline gelmektedir. Buna bağlı olarak artan talep ile birlikte arz da çoğalmakta, pazar büyümektedir. Taleple arz arasındaki korelasyon doğrultusunda pazar büyüdükçe, yeni aktörler için cazibe yaratılmakta ve sektöre her geçen gün yeni oyuncular katılmaktadır.

Ancak, küçük girişimler, eski ya da yeni oyuncu olmasına bakılmaksızın, güçlü kurumsal ve finansal yapıya sahip firmalar karşısında zamanla, özellikle hizmet noktasında, rekabet sıkıntısı yaşayacaktır. Yeni firmaların yat kiralama sektörüne girişi, sektörün büyümesiyle paralel bir şekilde ilerlese de artan talepe rağmen firmaların pazar payı dağılımında anlamlı bir değişiklik olmamaktadır. Bu durum, yat charter sektörünün, uyandırdığı cazibeyi ve ilgiyi zamanla kaybetmesine yol açacak ve yeni yatırımcıların sektöre gösterdiği ilgi azalmaya başlayacaktır. Pazar büyüse de, firmaların aldığı paylar arasındaki anlamlı farklar oluşmadığı için, sektör sonunda daha köklü ve kalıcı kurumsal firmaların lehine şekillenecektir.



“Sektörün büyümesindeki en büyük sorun, yetersiz bağlama yeri teminidir”

Türkiye, denizcilik açısından çok önemli bir coğrafyada yer almasına rağmen, sektördeki altyapı yetersizlikleri zaman zaman büyüme potansiyelini engelleyebiliyor. Limanlar, marinalar ve diğer denizcilik altyapılarının sektöre katkısı oldukça büyük. Ancak bu altyapıların daha da iyileştirilmesi, sektörel büyümeyi hızlandırabilir. Türkiye’nin denizcilik altyapısı, yat ve tekne endüstrisinin gelişmesi için ne kadar uygun? Limanlar, marinalar ve diğer altyapı yatırımları sektöre nasıl katkı sağlıyor?

Sektörün büyümesindeki en büyük sorun, yetersiz bağlama yeri teminidir. Mevcut marinalarımız ve barınaklarımız, kabaca 15-20 yıl önceki trendlere göre planlandığı için, hem niceliksel olarak yetersiz kalmakta hem de yeni trendler doğrultusunda büyüyen tekne boyutlarına cevap verememektedir.

Yatırım süreçlerinin hızlandırılması, kıyı alanlarının kira sürelerinin uzun tutulması ve ecrimisil ile kira artışlarının kontrol altına alınması büyük önem taşımakta-

dır. Ayrıca, kıyı master planı hazırlanarak, koylar dışındaki Hazine arazilerinde uzun dönemli tahsislerle kıyı tesisi yapılabilecek alanların belirlenmesi gerekmektedir. Tüm paydaşların bir araya gelerek, yatırım taleplerini kısa sürede değerlendirebileceği bir sistem oluşturulmalı ve otel sektöründe olduğu gibi teşvik destekleri sağlanmalıdır.

Bununla birlikte, düşük maliyetle kıyı tesisi yapmak adına koylarımıza zarar verirse, hem sektörü hem de çevreyi olumsuz etkileriz. Bu nedenle, mevcut kıyı tesislerinden ziyade, başlangıç maliyeti yüksek olsa da hâlihazırda kullanılmayan doğru yerlerin seçilerek, katma değer yaratılması daha sürdürülebilir bir yaklaşım olacaktır.

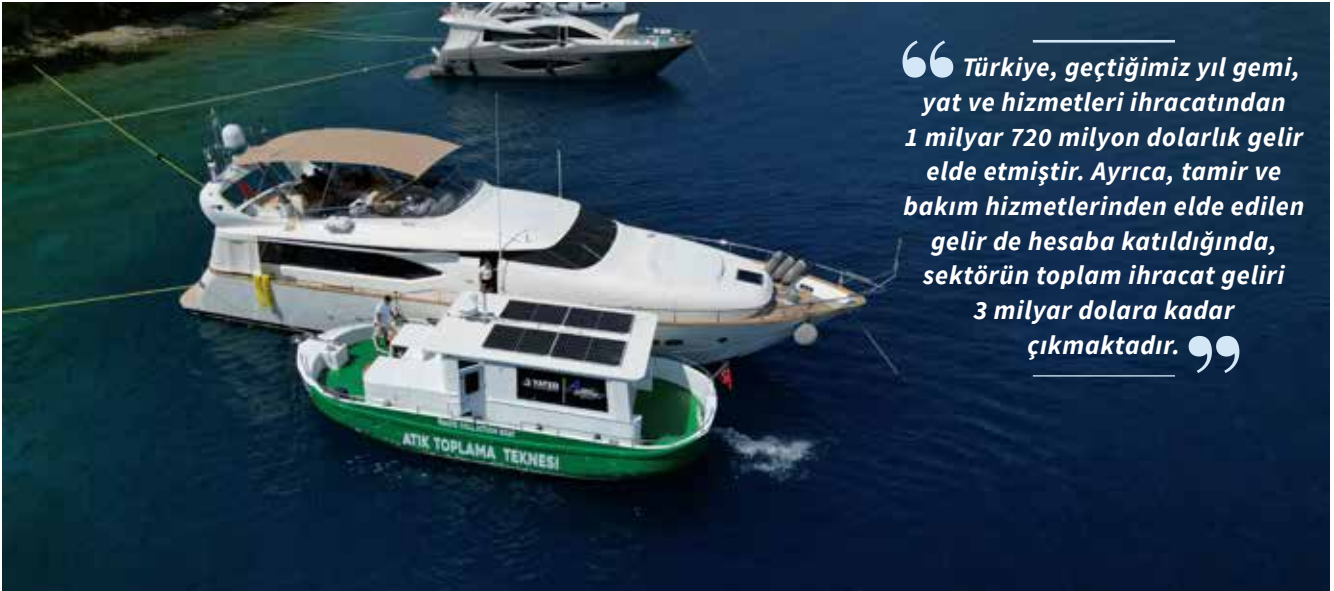
“Türkiye yat ve tekne sektörü, yıllık 450 milyon euro yat alım satımı ve yan sanayiyle birlikte 2 milyar dolar büyüklüğe ulaşırken, pazar yıllık yüzde 20 büyüyor”

Son olarak eklemek istedikleriniz nelerdir?

Türkiye’de yat ve tekne sektörünün büyüklüğü, yıllık yat alım satımında yaklaşık

450 milyon euro civarındayken, Türk yat ve tekne endüstrisinin yan sanayi ile birlikte ekonomik büyüklüğü 2 milyar dolara yaklaşmaktadır. Pazarın yıllık büyüme oranı ise ortalama yüzde 20 seviyelerindedir. Ancak, sektördeki büyük potansiyele rağmen yabancılara Türk bayraklı tekneye yatırım yapma imkânı verilmemesi, yabancı yatırımcıların etkisini sınırlamaktadır. Türk bayraklı tekneler dışında kalan teknelerin charterda kullanılamaması sektöre önemli bir avantaj sağlasa da, bu avantajın daha verimli kullanılması için tekne parkımızın genişletilmesi adına yabancılara da Türk bayraklı tekneye yatırım yapma fırsatı sunulmalıdır. Ayrıca, devlet tarafından yapılacak düzenlemelerle vergilendirmelerdeki adaletsizliklerin giderilmesi, Türkiye’yi kısa sürede Akdeniz yatçılık pazarının lideri konumuna getirebilecek önemli bir adım olacaktır.

2022 yılı itibarıyla üretim tarafında ciddi bir artış yaşanmış, şu an itibarıyla 1-2 yıl içinde, hatta daha büyük projelerde daha hızlı üretim yapılması mümkün hale gelmiştir. Türkiye’de şu anda 85 adet tersane bulunmaktadır ve buralarda yüksek kapasiteli üretimler gerçekleştirilmektedir. Sektörün istihdama katkısı ise yaklaşık 200 bin kişiye ulaşmaktadır.



“Türkiye, geçtiğimiz yıl gemi, yat ve hizmetleri ihracatından 1 milyar 720 milyon dolarlık gelir elde etmiştir. Ayrıca, tamir ve bakım hizmetlerinden elde edilen gelir de hesaba katıldığında, sektörün toplam ihracat geliri 3 milyar dolara kadar çıkmaktadır.”

Turkey Reaches a Market Size of Nearly 2 Billion Dollars in the Yacht and Boat Industry, Securing a Strong Position in the Global Market

Turkey holds significant economic potential in the yacht and boat industry, both in domestic and international markets. With an annual yacht trade volume of €450 million and a sectoral size approaching 2 billion dollars, the country's strong position in maritime activities is clearly evident. However, Murat Bekiroğlu, Chairman of the Board of YATED (Yacht and Boat Industry Association), emphasizes that strategic steps such as allowing foreign investors to enter the market and implementing tax reforms are crucial for fully realizing this potential. He also highlights that Turkey's yachting and maritime infrastructure will be further strengthened through sustainable investments and environmentally friendly technologies, offering important opportunities for the country to become the leader in Mediterranean yachting.



■ Murat Bekiroğlu,
Chairman of the Board of YATED

Bekiroğlu stresses that reducing tax burdens and allowing foreign investors to invest in Turkish-flagged boats are key to fostering healthier growth in the industry. He points out the inequality in tax regulations—for instance, while hotel stays are subject to 10% VAT, yacht charters face a 20% rate—arguing that addressing this imbalance would significantly enhance Turkey's attractiveness in yacht tourism.

Environmental sustainability is also a central focus. The association's development of "YATED 1," an eco-friendly vessel powered by solar panels and capable of collecting 20,000 liters of waste, represents a pioneering move in this field. The sector also contributes to employment, supporting approximately 200,000 jobs.

A major barrier to growth is the shortage of berthing facilities. Existing marinas and shelters are insufficient, as they were designed based on outdated trends

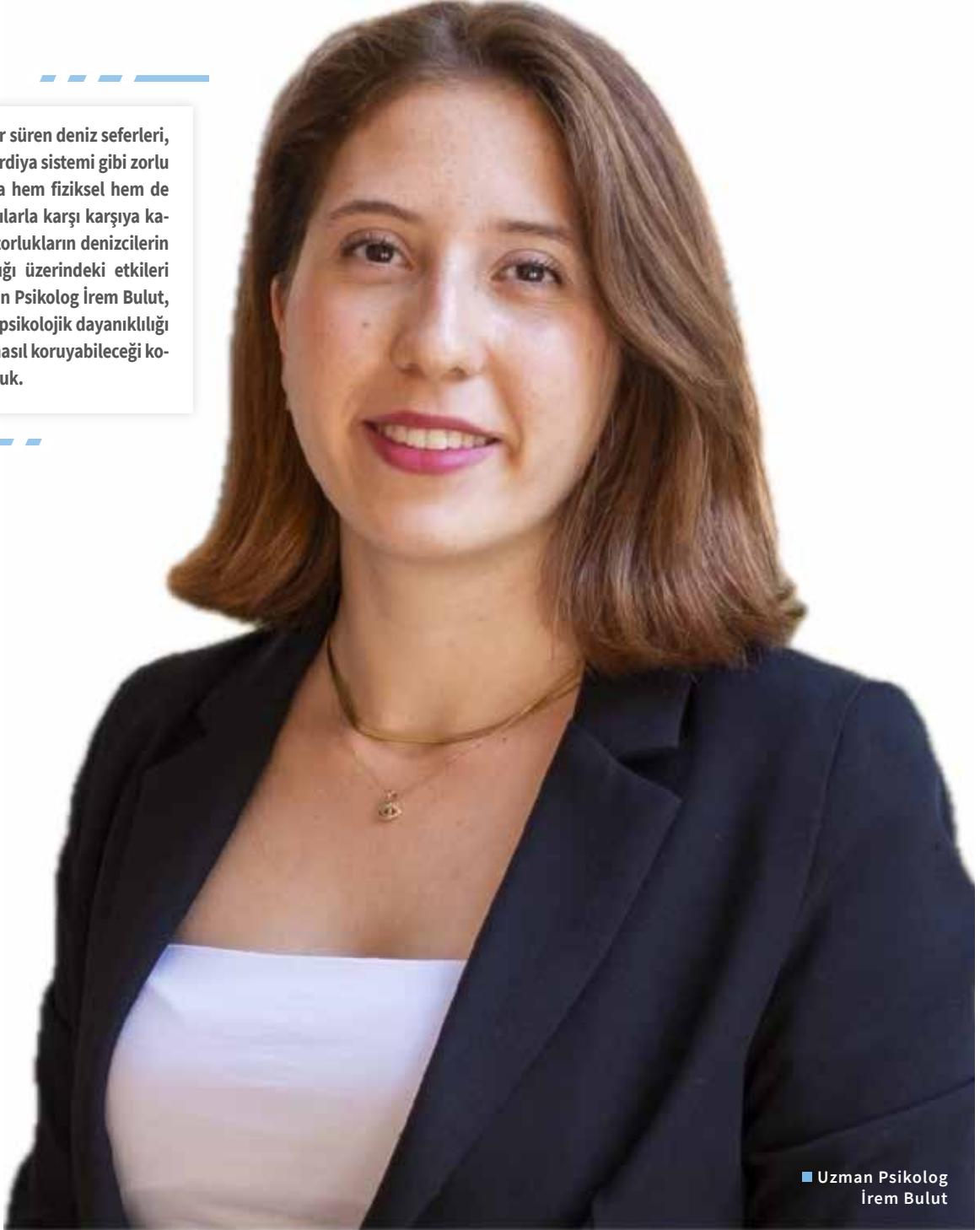
and cannot accommodate today's larger yachts. Bekiroğlu advocates for government-supported incentives, long-term lease arrangements, and strategic planning to encourage new infrastructure investments.

The yacht charter sector continues to expand, drawing new entrants each year. However, smaller companies find it increasingly difficult to compete with large, well-capitalized firms. Despite the market's growth, uneven revenue distribution may eventually reduce investor interest and consumer enthusiasm.

As of 2024, Turkey's exports of ships, yachts, and related services have reached up to 3 billion dollars. With 85 shipyards currently operating and significant increases in production capacity, the country is well-positioned to maintain and enhance its upward trajectory in the global yacht and boat industry.

“Gemideki Stres ve İzolasyon, Denizcilerin Psikolojisini Derinden Etkiliyor”

Denizciler, aylar süren deniz seferleri, izolasyon ve vardiya sistemi gibi zorlu koşullar altında hem fiziksel hem de psikolojik baskılarla karşı karşıya kalıyor. Peki, bu zorlukların denizcilerin psikolojik sağlığı üzerindeki etkileri nelerdir? Uzman Psikolog İrem Bulut, ile denizcilerin psikolojik dayanıklılığı ve iyi oluşunu nasıl koruyabileceği konularını konuştuk.



■ Uzman Psikolog
İrem Bulut



Aylarca süren deniz seferleri, karadan uzak yaşam, izolasyon, vardiya sistemi ve belirsizliklerle dolu koşullar, denizcilerin ruh sağlığını etkileyen önemli unsurlar arasında yer alıyor. Siz de yıllardır bu alanda sektöre hizmet sunmanın yanı sıra akademik çalışmalar da gerçekleştiriyorsunuz. Röportajımıza sizleri tanıyarak başlamak isteriz. Kendinizden, gerçekleştirdiğiniz çalışmalardan bahsedermisiniz? Son zamanlarda sıklıkla gündeme gelen “Denizcilik Psikolojisi” kavramını nasıl tanımlarsınız? Bu alana yönelmenizi sağlayan motivasyon nedir?

Yaklaşık dört yıldır denizciler ve denizcilik psikolojisi alanında çalışıyorum. Denizciler ve psikologlardan oluşan bir grubumuz aracılığıyla denizcilerin psikolojisine olan ilgim başladı, ardından klinikte ve sivil hayatta denizcilerin hikayelerine şahit oldukça bu ilgi daha da şekillendi. Alandaki bazı sivil toplum kuruluşlarının kurulma ve ilerleme süreçlerinde yer aldıktan sonra Aganta Maritime Psychology Institute’u kurduk. Denizcilerle çalışırken özellikle bazı ortak temalar olduğunu fark ettim; çünkü hiçbir denizci bu mesleği tesadüfen seçmemişti. Hem denizde hem karada yaşadıkları güçlükleri, denizci danışanlarımla hikayelerinde eşlik ederek deneyimledim. Saha tecrübem ve bilimsel çalışmalarım doğrultusunda, klinik psikoloji yüksek lisans tezimde denizcilerde sıkça görülen psikolojik semptomların ilişkisini araştırdım. Şu anda İstanbul Teknik Üniversitesi’nde Denizcilik Çalışmaları alanında doktora yapıyorum. Hedefim, enstitümüz kapsamında edindiğimiz bilgi birikimini bilimsel çalışmalarla birleştirerek alanın gelişimine katkı sağlamaktır.

“**Yalnızlık hissi ve özlem gibi duyguların iş stresiyle birleşmesi, denizcilerin psikolojik sağlığını ciddi şekilde etkiler**”

Denizde çalışmak, karadaki hayattan çok daha farklı zorlukları beraberinde getiriyor. Denizcilerin maruz kaldığı psikolojik baskılar nelerdir? Bu baskıların diğer meslek gruplarından farklı yönleri nelerdir? Uzun süreli deniz görevlerinin izolasyon, yalnızlık ve stres gibi psikolojik etkileri hakkında neler söyleyebilirsiniz?

Denizde çalışmak ve karada çalışmak elbette ki oldukça farklıdır. Belirsizlik, sevdiklerinden uzak kalmak, sosyal ve kaynak oluşturan etkinliklerin kısıtlı olması, iş ortamından ve mekândan uzaklaşamamak gibi deneyimlerin yanı sıra, işin stresine gemide çalışmanın zorlukları da eklenmektedir. Bankacılık, madencilik ve denizcilik gibi zaman baskısının yüksek olduğu sektörlerde bu stres yükü, iş ortamını mobbing için daha uygun hale getirebilmektedir. Stres ve sıkışmışlık hissi öfkeye dönüşür ve bu öfke diğer kişilere yansıtılır. Diğer mesleklerde de zaman baskısının çeşitli etkilerini görebiliyoruz; ancak denizcilikte farklı olan, iş ve çalışma ortamının aynı yer olmasıdır. Bu durum, kişinin zihnini strese sokan, güçlük yaratan olaydan uzaklaşmasını engeller. Gemide geçirilen süre uzadıkça, dar bir alanda kalmanın etkisiyle bu zor duyguları yönetmek daha da güçleşir. Denizcileri en çok zorlayan noktalardan biri, limanda gemiden inememek ve planlanan kontrat süresi sonunda karaya dönememektir. Belirsizlik ve öngörülemezlik bu durumlarda başlar. Yalnızlık hissi ve özlem gibi duyguların iş stresiyle birleşmesi, denizcilerin psikolojik sağlığını ciddi şekilde etkiler. İlginç bulgularımızdan biri ise, denizcilerde bu stresi çoğunlukla somatik (bedensel) belirtilerle gördüğümüzdür. En sık karşılaşılan belirtiler ise ağrı ve yorgunluk hissidir.

“**Denizcinin ve firmanın vardiyalı sistemde psikolojik iyi oluşu nasıl koruyacağına odaklanması önemlidir**”

Gemilerdeki vardiyalı sistem, uyku düzenini ciddi şekilde etkileyebiliyor. Bu düzenizliğin denizcilerin ruh sağlığı ve performansları üzerindeki etkileri nedir? Vardiyalı çalışma düzeni ve uykusuzluk, denizcilerin zihinsel sağlığını nasıl etkiliyor? Kronik yorgunluk ve dikkat dağınıklığı gibi sonuçların, gemi güvenliğine etkileri hakkında gözlemlerinizi nelerdir?

Yorgunluk dikkat dağınıklığına, dikkat dağınıklığı hatalara uygun zemin yaratır. Burada belirtmek gerekir ki, denizcilerin beden yorgunluklarının yanında zihinsel yorgunlukları da dikkatlerini ciddi düzeyde etkilemektedir. Tüm sistemimiz bir bütün olarak çalışmaktadır. Psikologlar olarak fazlaca yaptığımız bir vurgu vardır: yaşamda kontrol edebileceğimiz şeylere odaklanmak. Gemi ve deniz ortamı vardiyalı çalışmayı gerektiren bir düzende, gemi içerisinde 7/24 bir akış var. Bu sebeple kontrol edebileceğimiz kısma odaklandığımızda denizcinin ve firmasının vardiyalı sistemde psikolojik iyi oluşu nasıl koruyacağına odaklanması önemli olmaktadır. Örneğin kamaralar yaşam alanı olarak temsil edilen yerler olduğu için dinlenme dışında kullanılmaya çalışmak, izin günlerini dinlenmek için ayırmayı önceliklendirmek gibi. Uyku kritik noktalardan biridir. Dinlenmek derin uykuya geçiş ile paraleldir. Ancak kaygılı bir dönemdeyse bu uykumuza da yansımaktadır. Anksiyete, uyku düzenini doğrudan etkilemektedir. Yüksek düzeyde kaygı, özellikle uykudan önce zihinsel meşguliyetin artmasına neden olur ve birey geleceğe dair olumsuz senaryoları düşünürken gevşeyemez böylece uykuya dalması zorlaşır. Makine gürültüsü ve gemi titreşimleri genellikle uyku kalitesini olumsuz etkiler; bu da kronik strese ve tükenmişliğe yol açmaktadır. İnsan sisteminde azalan uyku ile psikolojik stres oldukça paralel. Uyku süresi 8 saatten 4 saate doğru azaldıkça stres seviyeleri kademeli olarak artmaktadır. Dolayısıyla bir denizci için kaliteli uyku deneyimi kritik bir önemdedir.



“Yaptığımız çalışmalarda denizcilerde kaygı ve depresyonun yoğunlukta olabildiğini gördük”

Uzun süreli görevlerde sosyal izolasyon, psikolojik sorunlara zemin hazırlayabiliyor. Denizciler arasında depresyon, anksiyete ya da travma sonrası stres bozukluğu gibi tanılar ne sıklıkla görülüyor? Bu tür vakaların gemi ortamında tespiti ve yönetimi sizce yeterli düzeyde mi?

Yaptığımız çalışmalarda denizcilerde kaygı ve depresyonun yoğunlukta olabildiğini gördük. Burada ilginç bir bulgu var, denizciler arasında cinsiyete göre fark çıkmaktadır. Örneğin depresyon, sosyal izolasyon ve somatizasyonu kadın denizciler daha sık yaşamakta. Kaygı içinse cinsiyete göre bir farklılığa rastlamadık. Denizcilerde bu durumlarla baş etme şekilleriyse daha çok problemden ve sorunun getirdiği duygulardan kaçınmak üzerine olabiliyor. Oyun, alkol, alışveriş, yemek gibi bağımlılık yaratabilecek davranışları görüyoruz. Gemi içerisinde her türlü duruma hazırlıklı olmak gerekiyor. Birlikte çalıştığımız denizcilerde ve firmalarda gemiye çıkmadan önce “bir kişi psikolojik zorluk yaşarsa nasıl anlarsınız, ne yapmalısınız” üzerine içerikleri de mutlaka ekliyoruz. Psikolojik güçlükleri sağlık sorunlarına yaklaşımla değerlendirmek gerekiyor. Akut bir psikolojik durum yaşandığında da aynı kalp krizine müdahale gibi gemideki kişilerin nasıl müdahale edeceklerini bilerek çıkmalarını önemsiyoruz. Çünkü bir denizci psikolojik bir zorluktan geçerken bunu en rahat tespit edebilecek kişiler onu en sık görenler yani ekip arkadaşlarıdır. Firmalar ve psikologlar olarak iş birliği içerisinde ilerlemeye devam ettiğimizde denizcinin psikolojik iyi oluşuna ve iş tatmini ne olumlu yönde etki edebilmekteyiz. Umarım daha fazla denizci ve firmada psikolojik sağlığa yönelik farkındalık

artacaktır. Yıllar içerisinde arttığını görmek oldukça sevindirici.

Gemi ortamı genellikle kapalı bir sistemdir ve psikolojik sorunlar kolayca gözden kaçabiliyor. Bu koşullarda denizcilerin yardım arama davranışı nasıl şekilleniyor? Denizcilik sektöründe psikolojik destek kültürü ne kadar yaygın? Gemi personelinin psikolojik yardım alma konusundaki çekinceleri nelerdir?

Çevresinin yönlendirmesi veya kişinin kendi isteği ile bireysel olarak başvurmalarını görebiliyoruz. Bu konuda firmaların psikolojik sağlığa nasıl bir noktada durduğu ve bireyin kendine yönelik farkındalık ve gelişim isteği ön plandadır. Psikologlar ve denizciler olarak temalarımız arttıkça denizcilerdeki psikolojik destek kültürü de paralel olarak artıyor bu sevindirici. Denizcilerde genel çekincelerden biri destek aldığının bilinmesi ihtimali üzerine, çünkü sektörde geçmiş yıllarda stigmatizasyon olabiliyordu. Bunun yanında psikoterapi süreci tamamıyla gizlilik ve etik hassasiyetle yürütülen bir süreç dolayısıyla güven ortamında ilerleyerek bu önyargı birçok denizci için kırıldı.

“Gemi içerisinde en sık gördüğümüz mobbing türleri aşağılama ve sosyal dışlamadır”

Kapalı ve hiyerarşik yapılar, mobbingin en kolay gelişebileceği ortamları oluşturabiliyor. Gemi yaşamında psikolojik taciz (mobbing) ne sıklıkla karşılaşılan bir sorun? Bu davranışlar daha çok hangi şekillerde karşınıza çıkıyor?

Kapalı ve sıkışık ortam saldırganlığı artırmaktadır. Bu duruma stres, iş yükü, zaman baskısı gibi diğer faktörler de eklendiğinde mobbingin büyümesi için uygun zemin iyice oluşmuş oluyor. Tabi tüm bunlara rağmen neden bazı kişiler mobbing uygularken bazıları uygulamıyor? Burada sisteme bireysel faktörler

dahil oluyor. Mobbing uygulayan kişilerin olay ve durumları daha çok “sa-vaşarak” yönettiğini, olumsuz durumla karşılaşınca diğer kişileri suçlama ve cezalandırma eğiliminde olabildiklerini görüyoruz. Gemi içerisinde en sık gördüğümüz mobbing türleriyse aşağılama (alay etme, lakap takma, yapılan işi değersizleştirme vb.) ve sosyal dışlama (bireyin kasıtlı olarak etkinliklere dahil edilmemesi).

Gemi yaşamı, bireyin kendine zaman ayırmasını, sosyal bağlarını sürdürmesini zorlaştırabiliyor. Denizcilerin “wellbeing” yani iyi oluş hâli sizce ne durumda? Ruhsal dayanıklılıklarını artırmak için ne tür destek mekanizmaları gerekiyor?

Denizcilerde iyi oluş üzerine çalışmalar arttıkça daha da iyi gelişmeler görüyoruz. Şunu görmek güzel ki, denizciler de bu alanda oldukça ilgili ve heyecanlı.

Gemide psikolojik iyi oluş için “Denizcinin Psikolojik İhtiyaç Bavulu” dediğim bir kavram var.

Bu ihtiyaçları gemiye giderken psikolojik sağlıkları için bavullarına koymaları gerekenler olarak listeledik. İşte bir denizcinin seyre giderken bavuluna koyması gerekenler:

- Belirsizliğe toleransını yükselt
- Kendinle bir arkadaşınla konuştuğun gibi konuş
- Her akşam o gün için kendini takdir ettiğin 2 şeyi düşün
- Duygu-düşünce-davranışlarını fark et
- En az bir hobini gemiye götür
- Zor zamanlarda kullanmak üzere kalem-defter-boya al
- İnsanlarla bağlantıda kal, bağlantıda kalacak insanlar bul
- Anlat, paylaş, profesyonel destek al
- Sevdiklerinin fotoğraflarını götür
- Bir rutin belirle gemide devam etmeye çalış
- Kamaranı sadece dinlenmek için kullan

Stress And Isolation on Board Deeply Affect Seafarers' Psychology

Seafarers face both physical and psychological pressures under harsh conditions such as months-long sea voyages, isolation, and shift work systems. So, what are the effects of these challenges on the mental health of seafarers? We spoke with Clinical Psychologist İrem Bulut about how seafarers can protect their psychological resilience and well-being.

According to Clinical Psychologist İrem Bulut, long-term isolation, uncertainty, social restrictions, and shift work systems profoundly impact the mental health of seafarers. The fact that both work and living environments are the same on board increases stress, while feelings of loneliness and longing combined with work stress make psychological resilience more difficult. Physical complaints such

as pain and fatigue commonly observed in seafarers often manifest as symptoms of psychological stress.

Sleep disturbances caused by the shift system can lead to attention deficits and chronic fatigue, which may jeopardize ship safety. Bulut emphasizes the importance of seafarers and companies focusing on sleep regulation, proper use of rest areas, and effective use of leave days.

Bulut's observations show that anxiety and depression are common among seafarers, with social isolation and depression being more frequent among female seafarers in particular. Recognizing the need for psychological support and early intervention by team members are critical. Although the culture of psychological support in the maritime sector is becoming more widespread, some reservations remain due to past stigmatization.

Mobbing is a common form of psychological harassment on board, mainly seen as humiliation and social exclusion. The confined environment and stress factors contribute to an increase in such behavior.

To enhance seafarers' psychological resilience, İrem Bulut offers recommendations she calls the "Psychological Needs Suitcase." She advises seafarers to increase their tolerance for uncertainty, be aware of their emotions, engage in hobbies, maintain social connections, and seek professional support when necessary before embarking on a voyage.



■ Clinical Psychologist
İrem Bulut



“Yelkeni Denizle Kurduğumuz Bağı Yeniden Tanımlayan Kültürel ve Stratejik Bir Araç Olarak Konumlandırıyoruz”



■ Türkiye Yelken Federasyonu Başkanı
Özlem Akdurak

Yelken sporu sadece performans sporcusu yetiştirmekle kalmıyor aynı zamanda denizciliğin muhtelif sahalarına sektör insanı yetiştiriyor. Küçük yaşta yelkenle tanışan birçok genç uzak yol kaptanlığını, deniz turizmi teknelerinde kaptanlık, gemi mühendisliği, gemi işletmeciliği ve benzeri birçok denizcilik alanında kariyer yapıyor. Yelken sporunun denizcilik sektörü için önemini ve Türkiye Yelken Federasyonu’nun yelken sporunun gelişmesi için gerçekleştirdiği çalışmaları konuştuğumuz Türkiye Yelken Federasyonu Başkanı Özlem Akdurak “Türk denizciliğinin gelişmesi için yelken sporuna daha fazla yatırım yapılması gerektiğine inanıyorum.” dedi.

Yelken, sadece bir spor branşı değil, aynı zamanda denizcilik kültürünün önemli bir parçası olarak ülkelerin denizle kurduğu ilişkiyi de yansıtır. Türkiye Yelken Federasyonu, bu kültürel ve stratejik sorumlulukla yelken sporunu Türkiye’de nasıl konumlandırıyor? Türkiye Yelken Federasyonu’nun son yıllardaki stratejik yol haritasını nasıl tanımlarsınız?



Yelken, sadece bir spor dalı değil; aynı zamanda bir yaşam kültürü, bir denizci milleti olmanın temel göstergesidir. Türkiye Yelken Federasyonu olarak biz de yelkeni bu bakış açısıyla ele alıyor, sadece sportif başarılarla değil, aynı zamanda denizle kurduğumuz bağı yeniden tanımlayan kültürel ve stratejik bir araç olarak konumlandırıyoruz.

Son yıllarda izlediğimiz stratejik yol haritası, dört temel başlık etrafında şekilleniyor: Birincisi, altyapı ve erişilebilirlik. Yelkenin sadece belli bölgelerle sınırlı kalmaması için yeni kulüplerin desteklenmesinden gençlik kamplarının kurulmasına kadar pek çok adım attık. Amacımız, yelkeni Türkiye'nin dört bir yanındaki çocuk ve gençlerle buluşturmak.

İkincisi, performans dayalı başarıyı sürdürülebilir kılmak. Olimpik sınıflarda Paris 2024 Olimpiyatları için kazandığımız kotalar ve sporcu çeşitliliği, Gençlik sınıflarımızda her yıl sayısı giderek artan madalya sayısı bu sistemli yaklaşımın bir sonucudur. Ancak biz başarıyı sadece madalyayla değil, sporcu gelişimiyle, antrenör eğitimiyle ve bilimsel destek sistemleriyle ölçüyoruz.

Üçüncüsü, denizcilik kültürünün yaygınlaştırılması. Yelkeni sadece sporcuya değil, ailelere, öğretmenlere ve yerel yönetimlere de anlatıyoruz. Çünkü biliyoruz ki, denizi seven bir toplum, doğayı koruyan, üretken ve barışçıl bir topluma dönüşür.

Dördüncüsü ise uluslararası vizyon. Türkiye'yi yalnızca yarışlara katılan bir ülke değil, aynı zamanda kamp merkeziyle, antrenör yetiştirme programlarıyla ve organizasyon kalitesiyle yelken dünyasında söz sahibi bir ülke haline getirmek istiyoruz.

“Modern marinalar, lojistik destek üniteleri, teknik donanım ve sporcu yetiştirme merkezleri gibi unsurlar bir ülkenin yelken sporundaki başarısını doğrudan etkiliyor”

Küçük yaşta yelkenle tanışan nice gencimiz uzak yol kaptanlığını, deniz turizmi teknelerinde kaptanlık, gemi mühendisliği, gemi işletmeciliği ve benzeri birçok denizcilik alanında kariyer yapıyorlar. Bu nedenle Türk denizciliğinin gelişmesi için yelken sporuna daha fazla yatırım yapılması gerektiğine inanıyoruz.

Yelken branşının gelişimi; modern marinalar, teknik donanım, antrenman merkezleri gibi altyapı unsurlarına doğrudan bağlı. Türkiye’de ve globalde bu altyapıların yeterliliğini nasıl değerlendiriyorsunuz? Federasyon olarak Türkiye genelinde yelken altyapısını geliştirmek adına yürüttüğünüz projeler nelerdir? Özellikle bölgesel dengesizlikleri aşmaya yönelik spesifik adımlarınız oldu mu?

Yelken, doğası gereği altyapıya doğrudan bağımlı bir branş. Modern marinalar, lojistik destek üniteleri, teknik donanım ve sporcu yetiştirme merkezleri gibi unsurlar bir ülkenin yelken sporundaki başarısını doğrudan etkiliyor. Türkiye’de son yıllarda bu alanda ciddi bir gelişim olduğunu söyleyebiliriz. Özellikle büyükşehirlerdeki tesisleşme ve özel sektör iş birliğiyle hayata geçirilen marinalar, dünya standartlarını yakalamış durumda.

Ayrıca, yeni inşa edilecek Türkiye’nin ilk ve tek Yelken Kamp ve Eğitim Merkezi gibi projelerle, milli takım sporcularımızın antrenman ihtiyaçlarını karşılamının ötesine geçerek; bölgesel sporculara da fırsat eşitliği sağlamayı amaçlıyoruz. Teknik ekipman desteği, antrenör eğitimleri ve kulüpler arası iş birliği protokolleriyle de altyapı farklarını minimize etmeye çalışıyoruz. Kısacası, yalnızca sahil şehirlerine odaklanan bir sistem değil, yelkeni tüm Türkiye’ye yaymayı hedefleyen kapsayıcı ve sürdürülebilir bir altyapı politikası izliyoruz. Bu yaklaşım, sporumuzun hem yatayda yaygınlaşmasını hem de dikeyde nitelikli sporcular yetişmesini sağlıyor.

Türk denizciliğinin gelişmesi için yelken özelinde neler yapılabilir, yakın gelecekte buna yönelik planlamalar var mı?

Yelken sporu sadece performans sporcusu yetiştirmekle kalmıyor aynı zamanda

denizciliğin muhtelif sahalarına sektör insanı yetiştiriyor. Denizci nesillerin yetiştirilmesinde yelken sporu ve kulüplerimiz bu alanın ana okulu görevini üstleniyorlar.

Küçük yaşta yelkenle tanışan nice gencimiz uzak yol kaptanlığını, deniz turizmi teknelerinde kaptanlık, gemi mühendisliği, gemi işletmeciliği ve benzeri birçok denizcilik alanında kariyer yapıyorlar.

Bu nedenle Türk denizciliğinin gelişmesi için yelken sporuna daha fazla yatırım yapılması gerektiğine inanıyor bu konuyu tüm mercilerin bilgisine ulaştırmaya çalışıyorum.

Bu kapsamda Gençlik ve Spor Bakanlığı-mızla yürüttüğümüz yoğun çalışmaların yanı sıra Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığımızın Denizcilik Genel Müdürlüğü ile de önemli çalışmalar yürütüyoruz. Amatör Denizci Belgesinin uygulama eğitimlerinin Federasyonumuza bağlı kulüpler aracılığı ile verilmesine başlanması bu kapsamda yaptığımız çalışmaların başında geliyor. Çok kısa bir süre içinde yoğun bir çalışma ile alt yapısını tamamladığımız bu çalışma başarı ile devam ediyor ve yakın tarihte türev alt sertifikasyon ürünlerini de Bakanlık iş birliği ile hayata geçiriyoruz.

“Gelişmiş yelken malzemeleri, otomasyon ve veri analizi, yarış stratejilerini ve performansı önemli ölçüde etkiliyor”

Günümüzde spor yönetimi, dijitalleşme ve veri analitiği ile entegre şekilde yürütülüyor. Yelken sporunda performans tabiki, sporcu sağlığı ve strateji geliştirme konularında hangi dijital sistem ve araçla-



rı kullanıyorsunuz? Dijitalleşmenin yelken sporuna ve başarılı bir yelken sporcusunun yetişmesine katkıları nelerdir?

Yelkencilik, teknolojinin hızla ilerlemesiyle birlikte büyük değişimlere sahne oluyor. Gelişmiş yelken malzemeleri, otomasyon ve veri analizi, yarış stratejilerini ve performansı önemli ölçüde etkiliyor. Gelecekte yeni nesil teknelerin varlığının artmasının yanı sıra açık deniz yarışçılığının da daha fazla gündem oluşturacağı kanaatindeyim. Yüksek performansta teknolojik gelişmeleri takip ederken, diğer yandan yelken sporunun ülke geneline yayılmasını teşvik etmek amacı ile yerli tekne üretiminin de hız kazanması gerektiğine inanıyorum, bu yolda da çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Yapay zekâ, yelken sporunda da devrim niteliğinde yenilikler getiriyor. Strateji belirleme ve taktik oluşturma süreçlerinde yapay zekâ kullanımı, veri analizini hızlandırarak daha iyi kararlar alınmasını sağlıyor. Yarışlarda yapay zekâ destekli sistemlerin kullanımı, performansı artırabilir ve daha rekabetçi bir ortam oluşturabilir. Kişisel olarak, bu teknolojilerin doğru kullanıldığında yelken sporunu daha heyecanlı ve adil hale getireceğine inanıyorum.

“Ev sahipliği yaptığımız uluslararası organizasyonlar ile Türkiye’yi yalnızca sporcu gönderen değil, sporcu çeken bir merkez hâline getirmek için çalışıyoruz”

Türk yelken sporu son yıllarda olimpiyatlar ve Avrupa şampiyonaları gibi uluslararası platformlarda adını daha sık duyuruyor. Bu başarı grafiğini sürdürülebilir kılmak adına uluslararası federasyonlar ve kulüplerle ne tür iş birlikleri içerisinde-siniz? Türkiye’nin “yelken üssü” olma iddiasını destekleyen stratejik girişimlerin nelerdir?

Son yıllarda hem olimpiik sınıflarda hem de gençler kategorisinde yakaladığımız uluslararası başarılar, elbette uzun vadeli planlamaların ve doğru yapılandırılmış sistemle-

rin sonucudur. Ancak biz bu başarıları nihai bir hedef değil, sürekli gelişen bir sürecin başlangıcı olarak görüyoruz. Bu yüzden Türk yelkeninin uluslararası sahnede sürdürülebilir bir varlık göstermesi için, küresel iş birliklerine büyük önem veriyoruz.

Uluslararası federasyonlarla güçlü bir iletişim ağına sahibiz. World Sailing başta olmak üzere birçok kıta federasyonu ve ülke federasyonu ile iş birliklerini önemsiyor ve bu konuda farklı projeler yürütüyoruz. Türkiye’nin “yelken üssü” olma vizyonuna gelince... Bu, sadece sportif başarılarla değil; altyapı, organizasyon kabiliyeti ve coğrafi avantajlarımızla da desteklenen bir stratejik hedeftir. TYF Yelken Kamp ve Eğitim Merkezi projemiz bu vizyonun somut bir örneğidir. Ev sahipliği yaptığımız ve her yıl düzenli olarak artan uluslararası organizasyonlar ile Türkiye’yi yalnızca sporcu gönderen değil, sporcu çeken bir merkez hâline getirmek için çalışıyoruz. Hedefimiz; sadece bugünün değil, gelecek kuşakların da yelkeni bir kariyer ve yaşam kültürü olarak seçebileceği, dünya ile entegre bir spor ortamı oluşturmak.

Yelken sporu ile tekne imalatı, yelken teknolojileri ve marina işletmeciliği gibi sektörler arasında güçlü bir etkileşim

söz konusu. Federasyon olarak denizcilik sanayisi ile nasıl bir diyalog içindesiniz? Sektörel inovasyonların spora entegrasyonu için nasıl çalışmalar gerçekleştiriyorsunuz? Başarılı bir yelken sporu ve Türkiye’nin yelken üssü olması için sanayicilere, STK’lara ve üniversitelere düşen görevler nelerdir?

Yelken sporu, doğası gereği çok yönlü bir ekosistemin parçasıdır. Bu ekosistemin içinde sadece sporcular ve antrenörler değil; aynı zamanda tekne üreticileri, yelken donanım tedarikçileri, marina işletmeleri, turizm profesyonelleri, akademisyenler ve sanayiciler yer alır. Bu nedenle Türkiye Yelken Federasyonu olarak biz, yelkeni sadece sportif bir faaliyet değil; aynı zamanda denizcilik kültürünü ve teknolojisini besleyen stratejik bir alan olarak görüyoruz.

Inovasyonun spora entegrasyonu ise bizim için sadece teknolojik değil aynı zamanda eğitsel bir süreç. Üniversitelerin mühendislik, spor bilimleri ve denizcilik fakülteleriyle iş birlikleri geliştirerek hem sporcu gelişimini hem de malzeme teknolojilerini bilimsel temelde ilerletmeye çalışıyoruz. Yelken teknolojileri, veri analitiği, meteoroloji ve performans ölçüm sistemleri gibi alanlarda bu akademik destek çok değerli.





Türkiye'nin yelken üssü olma vizyonunu gerçekleştirebilmek için tüm paydaşlara önemli roller düşüyor. Sanayicilerin yenilikçi üretimle spora destek vermesi, STK'ların denizcilik kültürünü yaygınlaştırması ve üniversitelerin bilimsel bilgiyle bu yapıyı beslemesi, bu vizyonun temel yapı taşlarını oluşturuyor. Federasyon olarak biz bu kesimlerle sürekli iletişimde olan, onları aynı masa etrafında buluşturmaya çalışan bir köprü görevi görüyoruz.

Türkiye Yelken Federasyonu olarak ülkemiz yelken sporcusunun mümkün olan en düşük maliyetle spor malzemesi olan teknelerine kavuşabilmesini sağlamak öncelikli amacımızdır. Ağırlıklı ithalata dayalı sportif malzememize uygulanan gümrük vergilerinin düşürülmesi ile ilgili Hazine ve Maliye Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı nezdindeki girişimlerimizin olumlu neticelenmesini ümit ediyoruz. Diğer yandan daha çok sayıda çocuk, genç ve yetişkin yelkencinin daha düşük maliyetli yerli üretim malzemeye ulaşmaları için kaynak ve proje yaratılması konularında muhtelif girişimler gerçekleştirdik.

Başlangıç sınıfımız olan Optimist sınıfında yerli üretimin doğru bilgi ile başlatılması kapsamında yürütmekte olduğumuz çalışmalar sonrası, kalitesi muhtelif test aşamalarından geçen bir tekneye ulaşılmış olundu. Önümüzdeki dönemlerde Bakanlığımızın desteği ile satın alınacak yerli teknelerimizle kulüplerimizin bir ölçüde rahat edeceğini umuyoruz. İleri yaş gruplarının kullanımına yönelik teknelerin üretimi ile ilgili de çalışmalarımız devam ediyor.

Yelken sporu, doğa ile iç içe yürütülen ve çevresel farkındalığı yüksek bir branş olması açısından “mavi ekonomi”nin vitrin aktörlerinden biri olabilir. Federasyon bu potansiyeli nasıl değerlendiriyor? Yarış organizasyonlarında çevresel etkileri azaltmaya yönelik uyguladığınız standartlar var mı?

Yelken sporu, doğanın ta kendisiyle temas hâlinde yapılan, rüzgârı ve denizi okuyarak ilerleyen bir branş olarak, çevresel farkındalığın gelişmesi açısından büyük bir avantaja sahip. Biz de Türkiye Yelken Federasyonu olarak, bu doğrudan ilişkiyi sadece bir spor unsuru değil, aynı zamanda bir çevre eğitimi aracı olarak değerlendiriyoruz. Mavi ekonomi perspektifinden bakıldığında yelken, hem düşük karbon ayak izine sahip yapısıyla hem de denizle kurduğu sürdürülebilir bağ ile önemli bir vitrin alanı olabilir.

Bu potansiyeli değerlendirmek adına çevresel duyarlılık, artık tüm organizasyon süreçlerimizin merkezinde yer alıyor. Yarışlarımızda tek kullanımlık plastikleri en aza indirme politikası, çevre bilinci odaklı gönüllü programları uyguluyoruz. Ayrıca her yarışın öncesinde ve sonrasında kıyı temizlik etkinlikleri düzenliyor, katılımcılara deniz ekosistemi ve plastik kirliliği konusunda kısa bilgilendirmeler sunuyoruz.

Son olarak eklemek istedikleriniz var mıdır?

Federasyonumuzun misyonunu “Ülkemiz çocuklarının sağlıklı gelişimlerini desteklemek, gençliğin sporla iç içe, kötülüklerden uzak, başarılı, mutlu ve disiplinli yetişmelerini sağlamak, sporcu ve denizci bir nesil yaratmak amacı ile yelken sporunu her su kenarı il ve ilçelerimize yaymak, dünya ve Avrupa şampiyonluklarımızı olimpiyat madalyası ile taçlandırmak, denizcilikte ve yelkencilikte üstünlüklerini kanıtlamış ülkeleri nicelik ve nitelikte en kısa sürede geride bırakmak” olarak belirledik.

Önceliklerimizin başında yelken kulüplerimizi mali ve yönetsel olarak güçlendirmek geliyor. Sporunun yelkenle ilk bulunduğu, sporu sevdiği ve doğru yetiştirdiği ilk yer kulüplerimiz. Türkiye'nin her yerinde yelken sporuna gönül vermiş, özveriyle çalışan kulüplerimiz mevcut. Ancak

kıyılarımızın kamu yararına kullanımını düzenleyen kıyı mevzuatı yelken kulüplerimizi zora sokuyor. Bu zorlukları ortadan kaldırmak için ciddi çaba sarf etmekteyiz. Hali hazırda Federasyonumuz ile birlikte Gençlik ve Spor Bakanlığı ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bu sorunun çözümü üzerine ortak bir proje yürütmektedir. Bunun yanı sıra yelken sporu sadece bir spor dalı değil, denizci bir ülke olma yolunda ilk ana kucağı. Yelken sporunun denizciliği geliştirmenin ilk adımı olarak görülmesini ve bir ülke politikası olarak ele alınmasını sağlamaya çalışıyoruz.



Ayrıca ülkemiz, kıyılarının mükemmelliği dikkate alındığında alternatif turizm kaynakları açısından bir cennet. Sert kış koşullarında Kuzey Avrupa ülkeleri antrenman sahası olarak Güney Avrupa ülkelerine iniyorlar. Konaklama imkanlarımız, iklimimiz, mükemmel rüzgâr koşullarımızla ülkemizi Kuzey Avrupalı sporcular için bir antrenman sahası haline getirmek amacıyla yoğun tanıtım faaliyetleri yürütüyoruz. En büyük arzumuz olimpiik bir spor dalı olan yelken sporumuzun dünya ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de olimpiik seviyede bir kamp merkezine kavuşmasını sağlamak. Böyle bir merkezde bütün dünyadan yabancı elit sporcuları ağırlayabilir ve antrenmanlarına yüzlerce sporcumuzu dâhil edebiliriz.



“We Position Sailing as a Cultural and Strategic Tool That Redefines Our Bond with the Sea”

Sailing is not only about training performance athletes; it also nurtures professionals across various fields of the maritime industry. Many young people who are introduced to sailing at an early age go on to pursue careers as ocean-going captains, yacht captains in marine tourism, naval engineers, ship operators, and in other maritime professions. In our interview with Özlem Akdurak, President of the Turkish Sailing Federation, she emphasizes:

“I believe that greater investment in sailing is essential for the advancement of Turkish maritime culture and industry.”

A Strategic Roadmap in Four Pillars

President Akdurak underscores that sailing is not just about winning medals, but also about spreading maritime culture and serving as a strategic tool. The Federation's recent strategic roadmap is shaped

around four key areas: infrastructure and accessibility, sustainable athletic performance, promoting maritime culture in society, and an international vision.

To expand sailing's reach in Turkey, the Federation supports the establishment of new clubs, youth camps, and the use of domestically manufactured boats. The success achieved in the Olympics and European Championships is viewed as the outcome of a systematic athlete development model.

A Skilled Talent Pipeline for the Maritime Industry

Akdurak highlights that sailing contributes significantly to providing skilled human resources for the maritime industry. Young people who start sailing early often pursue careers in navigation, naval engineering, and related fields. She points to collaborations with the Ministry of Youth and



■ President of the Turkish Sailing Federation
Özlem Akdurak

Sports and the Ministry of Transport and Infrastructure as instrumental in advancing these goals.

Technology Is Transforming Sailing

Technology plays an increasingly vital role in sailing. Developments in artificial intelligence, data analytics, and advanced materials are revolutionizing performance and strategy development. Akdurak shares that Turkey is actively working toward becoming a global sailing hub by hosting international events and building a strong presence in the global sailing community.

Lastly, she emphasizes the Federation's close cooperation with the maritime industry, including yacht manufacturing, marina operations, and sailing technologies. Universities, NGOs, and industry leaders all play a vital role in realizing this shared vision.



Maersk'in Yeni Nesil Metanol Yakıtlı Gemisi Hizmete Giriyor

Maersk (Maersk), çift yakıtlı metanol tahrik sistemiyle donatılmış 17.480 TEU kapasiteli yeni gemi serisinin ilki ni Güney Kore'nin Ulsan kentinde bulunan Hyundai Heavy Industries (HHI) tersanesinde düzenlenen bir törenle isimlendirdi. 18 Haziran'da gerçekleştirilen törende gemiye Berlin Mærsk adı verildi.

SUMMARY

Maersk (Maersk) has named the first of a new series of 17,480 TEU ships equipped with a dual-fuel methanol propulsion system at a ceremony held at the Hyundai Heavy Industries (HHI) shipyard in Ulsan, South Korea. The ship was named Berlin Mærsk at the ceremony held on June 18.

Berlin Mærsk, Maersk filosuna katılan 14. çift yakıtlı yeni inşa gemi olurken, bu sınıfa ait beş kardeş gemi daha ilerleyen dönem-

de teslim alınacak. Maersk Chartering & Newbuilding Başkanı Anda Cristescu konuya ilişkin yaptığı açıklamada şu ifadeleri kullandı: "Berlin Mærsk sınıfının devreye girmesiyle, çoklu yakıt türlerine uyum sağlayabilen bir denizcilik altyapısı inşa etmeye devam ediyoruz. Filo yenileme, okyanus taşımacılığındaki rekabet gücümüzü sürdürmemiz açısından kritik öneme sahip. Bu adım aynı zamanda karbonsuzlaşma hedefimizde temel taşlardan biri."

İlk Sefer 7 Temmuz'da Şanghay'a

Berlin Mærsk, 7 Temmuz'da Şanghay limanına yapacağı ilk uğrakla Maersk'in Doğu Asya ile Kuzey Avrupa arasında sefer yapan AE3 hattında hizmet vermeye başlayacak.

Aşına Tasarım, Artırılmış Kapasite

Berlin Mærsk'in tasarımı, daha önce Maersk'e teslim edilen 12 adet çift yakıtlı gemiyi içeren Ane Mærsk sınıfıyla büyük benzerlik gösteriyor. Her iki sınıf da HHI tarafından inşa edildi. Bu yeni gemi sınıfını ayıran temel fark ise daha geniş bir gövdeye (beam) sahip olması. Bu sayede

Berlin Mærsk daha fazla konteyner taşıma kapasitesine ulaşıyor ve Maersk filosuna katılan şimdiye kadarki en büyük çift yakıtlı gemi unvanını alıyor.

Maersk Filo Teknolojisi Başkanı Ole Graa Jakobsen ise açıklamasında şu ifadeleri kullandı: "Berlin Mærsk serisini teslim almaya başlamaktan büyük memnuniyet duyuyoruz. 2021'de ilk çift yakıtlı metanol gemi siparişini verme kararımızdan bu yana önemli bir yol kat ettik. Sektörde birçok taşıyıcı da bu teknolojiye yatırım yaptı. Berlin Mærsk sınıfı, ilk olarak Laura Mærsk ile attığımız temelin ve ardından gelen Ane Mærsk sınıfının üzerine inşa edildi. Bu yeni sınıf, inovasyon ve optimizasyon konusundaki kararlılığımızın somut bir göstergesi olup sektöre yeni bir verimlilik standardı sunuyor."

Tüm Berlin Mærsk sınıfı gemiler, 2025 yılı içinde teslim edilmek üzere Hyundai Heavy Industries tarafından inşa ediliyor. Altı gemilik serinin tamamı Danimarka bayrağı altında sefer yapacak.



VARD, Siber Notasyona Sahip Dünyanın İlk Gemilerini Teslim Etti

Fincantieri Group'un Norveçli iştiraki ve özel amaçlı gemilerin küresel çapta önde gelen tasarımcı ve üreticilerinden biri olan VARD, siber güvenlik notasyonuna sahip dünyanın ilk iki gemisini teslim etti. North Star ve Purus için inşa edilen bu iki Commissioning Service Operation Vessel (CSOV) tipi gemiler, sırasıyla Grampian Kestrel ve Purus Chinook adlarını taşıyor.

SUMMARY

VARD, the Norwegian subsidiary of Fincantieri Group and one of the global leading designers and manufacturers of special purpose vessels, has delivered the world's first two vessels with cybersecurity notation. Built for North Star and Purus, these two Commissioning Service Operation Vessel (CSOV) vessels are named Grampian Kestrel and Purus Chinook respectively.

1 Temmuz 2024 itibariyle yürürlüğe giren yeni düzenlemelere uygun şekilde geliştirilen bu iki gemi, ileri düzey siber güvenlik çözümleriyle donatıldı. Gemiler, siber saldırılara karşı dayanıklı olmalarının yanı sıra tehdit altında dahi operasyonlarını sürdürebiliyor ve tam işlevselliğe hızla geri dönebiliyor. Tüm zorunlu siber güvenlik gerekliliklerini ve ilgili sınıflandırma notasyonlarını karşılayan bu gemiler, VARD'ın tasarımdan teslimata kadar tüm süreçlerinde siber dayanıklılığı ön planda tuttuğunu kanıtlıyor.

Gemiler, Uluslararası Sınıflandırma Kuruluşları Birliği (IACS) tarafından yayımlanan



UR E26 ve E27 gerekliliklerini karşılıyor. Bu gereklilikler 1 Temmuz 2024 sonrasında imzalanan tüm yeni gemi inşa sözleşmeleri için zorunlu hale gelirken, söz konusu iki gemi bu tarihten önce, 2023 yılında sipariş edilmişti. Bu durum, hem VARD'ın hem de gemi sahipleri North Star ve Purus'un siber güvenlik konusundaki öngörülü yaklaşımını ve kararlılığını gözler önüne seriyor.

VARD'ın yenilikçi yaklaşımı, kısa süre önce Skipsrevyen dergisi tarafından verilen "Yılın Gemisi 2025" ödülüyle de taçlandırıldı. Bu prestijli ödül, şirketin Prysmian için inşa ettiği kablo döşeme gemisi Prysmian Monna Lisa'ya verildi.

Prysmian Monna Lisa, kendi sınıfındaki en yenilikçi gemi olarak tanındı. 3.000 metreden daha derin sularda çalışabilme kapasitesine sahip olan gemi, 7.000 ve 10.000

tonluk iki kablo tamburu ile piyasadaki en yüksek kablo yüklerinden birine ulaşıyor. Gemi ayrıca, "Leonardo da Vinci" isimli kardeş gemisinin iki katı kapasiteye sahip geliştirilmiş enerji depolama sistemi ve limanlarda sıfır CO₂ emisyonu sağlayan yüksek voltajlı karasal bağlantı sistemi sayesinde yüksek operasyonel verimlilik ve çevre dostu performans sunuyor. Monna Lisa, sığ sulardan derin denizlere kadar tüm açık deniz projelerinde kullanılabilecek şekilde tasarlandı ve geniş yelpazedeki ROV (uzaktan kumandalı araç) sistemleri ile kablo gömme operasyonlarını da destekliyor.

Ödül, Norveç'in önde gelen denizcilik iş etkinliği olan ve 1997'den bu yana her yıl gemi inşa alanında en büyük ilerleme ve yeniliği sergileyen firmaları onurlandıran Nor-Shipping etkinliğinde takdim edildi.

Denizcilik sektörü açısından tarihi bir dönüm noktası niteliği taşıyan bu teslimat, Fincantieri Grubu'nun teknolojik dönüşümdeki liderliğini pekiştirirken, ileri mühendislik çözümleri ve çevresel sürdürülebilirliğe olan bağlılığını da bir kez daha ortaya koyuyor.

Van Oord, Yeni Nesil Rüzgar Kurulum Gemisini Hizmete Aldı

Van Oord, deniz üstü rüzgar enerjisi projeleri için özel olarak inşa edilen Boreas isimli yeni nesil kurulum gemisini Rotterdam'da düzenlenen törenle suya indirdi. Şirket ayrıca, iklim hedefleri konusunda Science Based Targets initiative (SBTi) onayı alan ilk deniz müteahhidi olduğunu duyurdu.

SUMMARY

Van Oord launched its next-generation installation vessel, Boreas, specifically built for offshore wind projects, at a ceremony in Rotterdam. The company also announced that it has become the first marine contractor to receive Science Based Targets initiative (SBTi) approval for climate targets.

Hollanda merkezli Van Oord firmasının en yeni açık deniz rüzgar kurulum gemisi Boreas, bugün Rotterdam'da düzenlenen özel bir törenle suya indirildi. Tören, şirketin enerji dönüşümüne katkı taahhüdü açısından önemli bir kilometre taşını temsil etti. Gemiye Rotterdam Belediye Başkanı Carola Schouten tarafından isim verildi. Van Oord çalışanları ve davetliler, bu özel anı birlikte kutladı. Firmanın yaptığı açıklamaya göre Boreas, operasyona alındığında dünyanın en büyük ve en sürdürülebilir açık deniz rüzgar kurulum gemisi olacak.

Enerji Dönüşümünde Yeni Bir Dönem: Boreas

Yunan mitolojisinde kuzey rüzgârlarının tanrısı Boreas'tan adını alan gemi, açık deniz rüzgar santralleri için yeni nesil türbin ve temellerin taşınması ve kurulumu amacıyla özel olarak tasarlandı. 175 metre

uzunluğundaki gemide 155 metre yüksekliğe ulaşabilen dev bir vinç bulunuyor ve bu vinç 3.000 tonun üzerinde ağırlıkları kaldırabiliyor.

Gemi, yüksekliği Eiffel Kulesi'ne yakın 20 MW'ı aşan rüzgar türbinlerini kurabilecek kapasiteye sahip. Van Oord CEO'su Gouvert van Oord, "Boreas, şirket tarihimizin en büyük yatırımı. Bu yatırım, offshore rüzgar alanındaki liderliğimizi sürdürme ve enerji dönüşümünü sorumlu bir şekilde hızlandırma vizyonumuzun güçlü bir göstergesidir. Sürdürülebilir deniz yakıtları kullanımında öncüyüz ve şimdi Boreas'ın metanol ile çalışabilme özelliği sayesinde net sıfır emisyon hedefimize bir adım daha yaklaştık." dedi.

Boreas, metanolla çalışabilen çift yakıtlı motorlara sahip ilk açık deniz rüzgar kurulum gemisi olma özelliğini taşıyor. Bu teknoloji sayesinde karbon ayak izi %78'in üzerinde azaltılıyor. Ayrıca gemide azot oksit emisyonlarını azaltan Seçici Katalitik İndirgeme (SCR) sistemi ve yakıt tüketimi ile emisyonları düşüren 6.000 kilovat-saat kapasiteli batarya paketi bulunuyor.

İlk Görev: Nordsecluster Rüzgar Enerjisi Projesi

İsim töreninin ardından Boreas, ilk görev yeri olan Almanya'nın Kuzey Denizi'ndeki Nordsecluster açık deniz rüzgar projesine doğru yola çıkacak. RWE (%51) ve Norges Bank Investment Management (%49) ortak girişimi olan projede Van Oord, 104 genişletilmiş monopil temelin yanı sıra erozyon koruması kurulumundan da sorumlu olacak. Toplam 1,6 gigawatt kapasiteye sahip bu proje, 1.600.000 Alman hanesinin elektrik ihtiyacını karşılayacak.



Sanmar Tersaneleri, Buksér og Berging Filosuna Yeni Nesil Römorkör BOSS'u Teslim Etti

Sanmar Tersaneleri, çevreci ve ileri teknolojiye sahip yeni römorkörü BOSS'u, uzun soluklu iş ortağı Buksér og Berging'e teslim ederek sektördeki liderliğini bir kez daha pekiştirdi. Bu teslimat, Sanmar'ın gelecek nesil denizcilik çözümleri sunma konusundaki kararlılığını da gözler önüne seriyor.

SUMMARY

Sanmar Shipyards has once again consolidated its leadership in the sector by delivering its new environmentally friendly and technologically advanced tugboat BOSS to its long-standing business partner Buksér og Berging. This delivery demonstrates Sanmar's commitment to providing next-generation maritime solutions.

Kanadalı deniz mimarları Robert Allan Ltd. ile özel olarak işbirliği içinde geliştirilen RAmports 2400SX-MKII tasarımına dayanan gemi, başlangıçta Boğaçay LXV olarak inşa edildi ve yeni sahipleri tarafından BOSS olarak yeniden adlandırıldı. Olağanüstü manevra kabiliyeti, operasyonel verimlilik ve her türlü hava koşulunda güvenilirlik için tasarlanan BOSS , 24,40 metre uzunluğunda, 12 metrelik kalıplanmış kirişe, 4,5 metrelik en az kalıplanmış derinliğe ve yaklaşık 5,45 metrelik seyir draftına sahiptir. 75 tonluk etkileyici bir bollard çekişi sağlayan ve 12 knot'luk serbest çalışma hızına ulaşan römorkör, zorlu yıl boyu operasyonlar sırasında maksimum konfor ve verimlilik için tasarlanmış koşullarda altı mürettebat üyesine kadar konaklama imkanı sağlar.



BOSS, enerji sektöründe ve açık deniz endüstrilerinde önemli rolüyle tanınan, Norveç'in en önemli ve zorlu limanlarından biri olan Stavanger'da faaliyet göstermeye hazırlanıyor. Römorkörün gelişmiş yetenekleri, Stavanger'ın sert hava koşulları ve yoğun deniz trafiği arasında güvenli ve verimli liman çekme ve refakat operasyonlarını sağlamak için tasarlanmıştır.

Sektörde Bir İlk: Entegre Köprü Üstü Sistemi (IBS)

BOSS'un en dikkat çeken teknolojik özelliği, Sanmar'ın römorkör sektöründe ilk kez uyguladığı Entegre Köprü Üstü Sistemi (IBS) oldu. Bu yenilikçi sistem, tüm seyir, iletişim ve kontrol mekanizmalarını tek bir arayüzde birleştirerek kaptan ve baş mühendis için yüksek durumsal farkındalık ve operasyonel hâkimiyet sağlıyor.

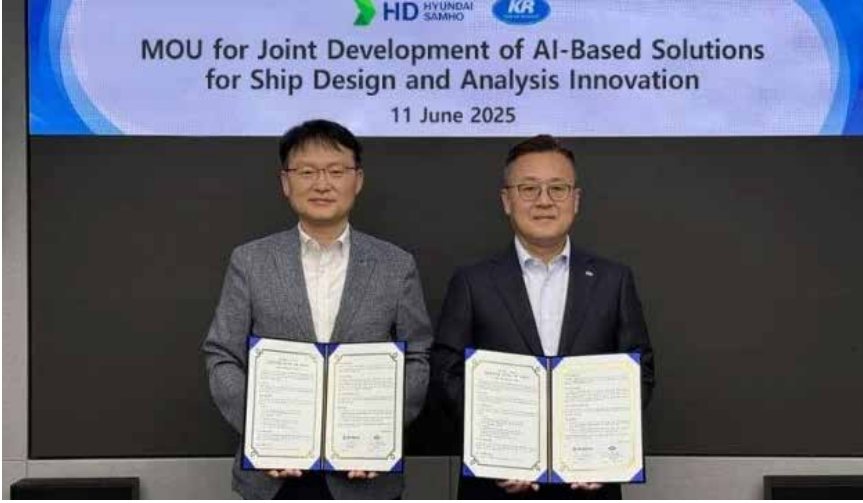
Köprü üstü elektronik sistemleri ve yerleşim tasarımı; Sanmar, Buksér og Berging ve Marine Technologies (MT) arasında yakın iş birliğiyle geliştirildi. Sisteme entegre edilen 180 derece dönebilen operatör koltuğu ise hem ileri hem geri manevralarda görüş ve kontrol avantajı sağlayarak operasyonel verimliliği artırıyor.

Sürdürülebilirlik ve Güvenlik Ön Planda

Çevresel sorumluluğa bağlılıkla inşa edilen BOSS , Sanmar'ın daha sürdürülebilir bir denizcilik geleceği vizyonu ile uyumlu olarak en son IMO Tier III emisyon standartlarına tam olarak uymaktadır. Operasyonel çok yönlülüğünü ve güvenliğini daha da artıran römorkör, yüksek performanslı çekme ve çekme vinçleri, çekme pimleri, kış silindiri ve güverte vinci ile donatılmış olup, çok çeşitli zorlu görevlerde verimli ve güvenli çekme operasyonları sağlamaktadır. Sanmar Tersaneleri Ticaret Direktörü Rüçhan Çıvgın şunları söyledi: "Müşterilerimiz için operasyonel mükemmelliği yönlendiren yenilikçi, yüksek performanslı gemiler sunmak felsefemizin temel taşıdır. BOSS'un Buksér og Berging'e teslimi bu yolculuktaki bir sonraki adımı temsil ediyor: teknoloji, performans ve çevre yönetiminin en yüksek standartlarını karşılamak üzere titizlikle tasarlanmış bir gemi."

Buksér og Berging, filosuna BOSS'u katarak operasyonel kabiliyetlerini güçlendirirken, Sanmar da mükemmellik, yenilikçilik ve müşteri memnuniyetine olan sarsılmaz bağlılığıyla sektörde yeni standartlar belirleme taahhüdünü bir kez daha teyit ediyor.

KR ve HD Hyundai Samho, Gemi Tasarımında Yapay Zeka Dönüşümü İçin Güçlerini Birleştirdi



Kore klas kuruluşu KR (Korean Register) ile dünyanın önde gelen gemi inşa şirketlerinden HD Hyundai Samho, 11 Haziran 2025 tarihinde yapay zekâ destekli gemi tasarımı ve analiz çözümleri geliştirmek üzere bir iş birliği protokolü (MOU) imzaladı.

SUMMARY

Korean classification society KR (Korean Register) and HD Hyundai Samho, one of the world's leading shipbuilding companies, signed a cooperation protocol (MOU) on June 11, 2025 to develop artificial intelligence-supported ship design and analysis solutions.

Bu stratejik ortaklık, gemi inşa sektöründe dijital dönüşüm sürecinin bir parçası olarak, tasarım verimliliğini artırmayı ve mühendislik yetkinliklerini güçlendirmeyi

hedefliyor. İş birliği kapsamında, yapay zekâ teknolojileriyle daha hızlı, doğru ve verimli bir gemi tasarım sistemi oluşturulması amaçlanıyor.

Ortak AR-GE projesi iki temel hedefe odaklanacak:

- AI Destekli Yapısal Optimizasyon ve Analiz Sistemi:** Gemi gövdesi destek düzenlemesinin optimizasyonu için geliştirilecek bu çözüm, geleneksel olarak karmaşık ve tekrarlayan hesaplamalar gerektiren bir süreci yapay zekâ ile otomatikleştirecek. Sistem; çeşitli girdi koşulları altında gerçek zamanlı simülasyon sonuçlarını görselleştiren kullanıcı dostu bir arayüz sunarak, destek elemanlarının en verimli şekilde yerleştirilmesini sağlayacak.
- Yerel Ağ Üzerinde Çalışan LLM Tabanlı Tasarım Doğrulama Sistemi:** Generatif yapay zekâ (generative AI) teknolojisiyle geliştirilecek bu sistem, büyük dil modelleri (LLM) temelinde çalışacak ve şirketin iç ağında, ter-

sane güvenlik gereksinimlerine tam uyumlu olarak kullanılacak. Bu sistem, gemi inşa sürecinde edinilmiş bilgi birikimini düzenleyerek, çok sayıda departman arasındaki iş akışını sadeleştirecek; teknik uzmanlığı ve operasyonel verimliliği artıracak.

AI ile Tasarım Süreçlerinde Yeni Bir Dönem Başlıyor

KR ve HD Hyundai Samho yetkilileri, bu girişimi yapay zekânın gemi tasarım süreçlerinde yaygın kullanımına yönelik ilk adım olarak değerlendiriyor. Projeyle geliştirilecek temel teknolojilerin, ilerleyen süreçte gemi inşa faaliyetlerinin farklı alanlarına da uyarlanması planlanıyor.

HD Hyundai Samho Başkan Yardımcısı SHIM Hak-mu, konuyla ilgili yaptığı açıklamada şu ifadeleri kullandı: “Bu iş birliği, tersanelerde tasarım süreçlerini yapay zekâ ile otomatize ederek verimliliği ve doğruluğu önemli ölçüde artırma yönünde atılmış kritik bir adımdır. Özellikle, gövde destek düzenlemelerinin yapay zekâ ile optimize edilmesi ve güvenli yerel ağda çalışan bir tasarım sisteminin devreye alınması, tasarım mühendislerinin iş yükünü hafifletecek ve daha tutarlı, hassas sonuçlar elde etmeyi sağlayacaktır.”

KR Başkan Yardımcısı KIM Daeheon ise şunları söyledi: “Bu ortak geliştirme projesi, modern gemi tasarımı ve analiz süreçlerinin ileri düzey yapay zekâ teknolojileriyle yeniden şekillendirilmesinde önemli bir dönüm noktasıdır. KR olarak yalnızca klaslama faaliyetlerinde değil, genel gemi inşa ve denizcilik sektöründe de geniş kapsamlı yapay zekâ tabanlı hizmetler geliştirme kararlılığımızı sürdürüyoruz.”

Hapag-Lloyd, Yeni LNG Destekli Ultra Büyük Sınıfının Son Gemisini Teslim Aldı

Hapag-Lloyd, yeni ultra büyük Hamburg Express sınıfındaki on ikinci ve aynı zamanda şirketin ilk çift yakıtlı LNG gemisi olan Wilhelmshaven Express (229.350 dwt) adlı konteyner gemisini teslim aldı. 2020 ve 2021 yıllarında sipariş edilen bu gemilerle Hapag, sektörde 24.000 TEU kapasitesine sahip ultra büyük gemi sınıfına geçen ilk firmalardan biri olmuştu.

SUMMARY

Hapag-Lloyd has taken delivery of the Wilhelmshaven Express (229,350 dwt) containership, the twelfth in the new ultra-large Hamburg Express class and also the company's first dual-fuel LNG carrier. With these ships, which were ordered in 2020 and 2021, Hapag became one of the first in the industry to move to the ultra-large ship class with a capacity of 24,000 TEU.

Şirket, bu yeni sınıfın A19 sınıfı gemilere göre yüzde 20 daha fazla kapasite sunduğunu belirterek, bunun hem verimlilikte artış hem de işletme maliyetlerinde azalma sağladığını vurguladı. Gemiler, 23.664 TEU nominal kapasiteye ve 1.500 soğutmalı konteyner (reefer) prizine sahip. 399 metre (1.309 feet) uzunluğundaki gemilerde, yakıt tasarrufu sağlamak amacıyla optimize edilmiş bir gövde tasarımı bulunuyor. Ayrıca yüksek verimli pervaneler ve kara elektriği bağlantısı (shore power) gibi özelliklere sahip.

Gemiler, çift yakıtlı çalışacak şekilde tasarlandı ve Hapag-Lloyd bu gemilerde devasa MAN B&W 11G95ME-GI motorlarını tercih

etti. Şirketin belirttiğine göre bu motorlar o kadar büyük ki beş katlı bir makine daire-sinde barındırılıyor. Everlence (eski adıyla MAN Energy Solutions), bu motorun yüzde 15 ile 20 oranında daha az yakıt tükettiğini ifade ediyor. Gemilerde 18.600 metre-küp- lük LNG yakıt tankı bulunuyor; bu kapasite, Avrupa-Çin-Avrupa rotasını kesintisiz tamamlamaya yetiyor. Ek olarak 8.000 ton düşük kükürtlü yakıt yağı için ayrı bir yakıt tankı da mevcut.

Almanya bayrağı altında hizmet verecek en büyük konteyner gemileri olan bu sınıfın siparişi, iki parti hâlinde gerçekleşti. İlk altı gemi Aralık 2020'de Güney Koreli Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) (şimdiki adıyla Hanwha Ocean) tersanesine yaklaşık 1 milyar dolarlık bir bedelle sipariş edildi. Haziran 2021'de sipariş altı gemi daha eklenerek genişletildi.

Hapag-Lloyd teslimatın tamamlanmasıyla ilgili yaptığı açıklamada, "Büyük taşıma kapasiteleri, ileriye dönük tasarımları ve LNG çift yakıtlı motorları sayesinde bu gemiler, verimliliği büyük ölçüde artıracak ve yakın gelecekte emisyonları yüzde 20 ile 25 oranında azaltması öngörülüyor," ifade-

lerine yer verdi. Sınıfın ilk gemisi olan Berlin Express, Haziran 2023'te teslim edildi. Onu sırasıyla Manila Express (2023), Hanoi Express (2023), Busan Express (2024), Singapore Express (2024), Damietta Express (2024), Hamburg Express (2024), Gdansk Express (2024), Bangkok Express (2025), Rotterdam Express (2025), Genova Express (2025) ve Wilhelmshaven Express (2025) izledi. Tüm gemiler, Şubat 2025'te Maersk ile başlatılan Gemini Cooperation iş birliği kapsamında Asya-Kuzey Avrupa hattında faaliyet gösteriyor.

Yeni gemiler burun tasarımıyla fark yaratıyor

Yeni sınıf gemilerde dikkat çeken bir başka özellik ise burun tasarımı oldu. Hapag, yeni gemilerde yer alan "şık kırmızı burun" tasarımına dikkat çekti. Gemi ön kısmında, konteyner yığınlarının önünde büyük kırmızı oval bir yapı bulunuyor. Bu tasarım, son yıllarda CMA CGM ve Ocean Network Express (ONE) gibi firmaların gemilerinde de görülmeye başlanmıştı. Rüzgâr yönlendirici olarak tasarlanan bu yapı, gemi seyir hâlindeyken aerodinamiği geliştiriyor ve yakıt tasarrufu sağlıyor.



Davie, Teksas'taki Gulf Copper Tersanelerini Satın Alarak ABD'deki Varlığını Güçlendiriyor

Kanada merkezli ve dünyanın önde gelen buzkıran ile özel amaçlı gemi üreticilerinden biri olan Davie Shipbuilding, ABD'nin Teksas eyaletindeki Galveston ve Port Arthur şehirlerinde yer alan Gulf Copper & Manufacturing Corporation'a ait tersane varlıklarını satın almayı planladığını açıkladı.

SUMMARY

Davie Shipbuilding, one of the world's leading manufacturers of icebreakers and special purpose vessels based in Canada, has announced plans to acquire the shipyard assets of Gulf Copper & Manufacturing Corporation located in Galveston and Port Arthur, Texas, USA.

Gemi onarımı, inşası ve denizcilik hizmetleri alanında Teksas'ın önde gelen firmalarından biri olan Gulf Copper'in bu varlıkları, Davie'nin ABD pazarında kalıcı ve güçlü bir varlık oluşturma stratejisinin önemli bir parçasını oluşturuyor.

Satın alma işlemi, mali, hukuki ve düzenleyici kapanış koşullarına ve ayrıca arazi kiralama sözleşmeleriyle ilgili müzakerelere tabi olacak. Bu koşulların tamamlanmasının ardından, Davie'nin işlemi 2025 yazında sonuçlandırması bekleniyor.

“Amerikan gemi inşasında altın çağı başlatmaya hazırlanıyoruz.”

Davie CEO'su James Davies, konuyla ilgili yaptığı açıklamada şunları söyledi: “Gulf Copper'ın Teksas'ta ABD buzkıran ve karmaşık gemi üretimi için dünya standartlarında bir merkez haline getirme vizyonunu paylaşıyoruz. Teksas, gemileri zamanında, bütçe dahilinde ve ulusal güvenlik öncelikleriyle uyumlu bir şekilde teslim etme taahhüdümüzle desteklenerek Amerikan gemi inşasının yeni bir altın çağını başlatmaya hazırlanıyor.”

Gulf Copper CEO'su Steve Hale ise şunları ifade etti: “Bu anlaşmanın sonuçlanması, Gulf Copper için yeni bir dönemin başlangıcı olacak. Yıllar sonra ilk kez Galveston ve Port Arthur, karmaşık gemi inşasına ev sahipliği yapacak. Bu kez, dünyanın en dinamik tersane işletmecilerinden biri olan Davie'nin vizyoner yaklaşımıyla. Bu,

çalışanlarımız, iş ortaklarımız ve topluluklarımız için yeni fırsatlar anlamına geliyor.”

1 Milyar Dolarlık Yatırım, 4.000 Yeni İstihdam

Satın almanın tamamlanmasının ardından Davie, Galveston ve Port Arthur'daki tersane tesislerini modernize etmek ve kapasitesini artırmak amacıyla 1 milyar dolarlık yatırım yapmayı planlıyor. Bu kapsamlı projenin, yaklaşık 4.000 kişilik istihdam yaratması öngörülüyor. Bu istihdamın 2.000'i doğrudan Gulf Copper bünyesinde, kalan 2.000'i ise tedarik zinciri genelinde gerçekleşecek.

Davie'nin halihazırda Quebec, Kanada ve Finlandiya, Helsinki'de operasyonları bulunuyor ve buralar dünyanın buz kırıcı filosunun yaklaşık %50'sinin inşa edildiği yerlerdir. Bir ABD tersanesinin eklenmesi, Davie'yi rakiplerinin ağır sübvansiyonlu programlarına karşı koyarak, büyük ölçekte ve rekabetçi bir maliyetle son teknoloji buz kırıcıları hızla teslim etmek için üçlü Buz Kırıcı İşbirliği Girişimi (ICE Paketi) içinde benzersiz bir konuma getirecektir. Örneğin Rusya, yaklaşık 50 Arktika'ya uygun buz kırıcıdan oluşan bir filo işletiyor.

Şu anda hizmette yalnızca üç adet Arktika'ya sefer yapabilen buzkıran gemisi bulunduğundan, ABD hükümeti bu acil ulusal güvenlik açığını kapatmayı en önemli önceliklerinden biri haline getiriyor. Davie, ABD misyon gereksinimlerini karşılayan, ABD vergi mükellefleri için daha kısa teslimat süreleri ve daha yüksek maliyet etkinliği sağlayan, ticari olarak uygulanabilir, üretime hazır buz kırıcı tasarımlara sahiptir.



BC Ferries, Filosunu Yenilemek İçin CMI Weihai Tersanesi ile Anlaştı

BC Ferries, kamuoyuna açık teklif talebi, kapsamlı teklif değerlendirmeleri, uluslararası saha ziyaretleri ve bağımsız üçüncü taraf referans kontrollerini içeren sıkı bir küresel tedarik sürecinin ardından dört Yeni Büyük Gemi (NMV) inşa etmek üzere China Merchants Industry Weihai Shipyards (CMI Weihai) ile anlaştı.

SUMMARY

BC Ferries has engaged China Merchants Industry Weihai Shipyards (CMI Weihai) to build four New Large Vessels (NMVs) following a rigorous global procurement process that included a public request for proposals, comprehensive bid evaluations, international site visits and independent third-party reference checks.

CMI Weihai, Stena RoRo (İsveç) ve Grimaldi Lines (İtalya) dahil olmak üzere büyük uluslararası operatörler için yolcu ve araç gemileri inşa etme konusunda güçlü bir geçmişe sahiptir. Stena RoRo ile uzun vadeli ortaklığı sayesinde CMI Weihai, Kanada'nın Marine Atlantic feribot şirketi ve Corsica Linea ve Brittany Ferries (Fransa) gibi diğer büyük feribot operatörleri için gemiler inşa etti. CMI Weihai'nin Marine Atlantic için bir gemi üzerindeki çalışması, tersaneye Transport Canada düzenleyici gerekliliklerini karşılama konusunda doğrudan deneyim kazandırdı.

“CMI Weihai'nin güvenlik ve kalite beklentilerimizi karşılayacağına ve müşterilerimize yüksek değer

sunarak gemileri zamanında teslim edeceğine güvenimiz tam.”

BC Ferries Filoyu Yenileme Başkanı Ed Hooper, şu açıklamayı yaptı: “Gemi inşası boyunca sahada görev yapacak profesyonel mühendis ve uzmanlardan oluşan kendi denetim ekibimiz olacak ve kalite güvencesi sağlayacak. Seçim sürecinde CMI Weihai tersanesini yerinde inceledik; tesislerin ölçeği ve kapasitesi oldukça etkileyiciydi. Güvenlik en önemli önceliğimiz ve yüz yüze değerlendirmelerimiz güvenlik yönetimi, kalite sistemleri, mühendislik kabiliyeti, malzeme depolama ve elleçleme, üretim tesisleri, çevre koruma ve hatta yerinde ekibimiz için ayrılmış alan gibi diğer faktörlere odaklandık. CMI Weihai'nin güvenlik ve kalite beklentilerimizi karşılayacağına ve müşterilerimize yüksek değer sunarak gemileri zamanında teslim edeceğine güvenimiz tam.”

BC Ferries, hizmete başladıktan sonraki ilk 10 yılda, halihazırda onaylı dört NMV için yerel olarak 230 milyon dolardan fazla yenileme ve planlı bakım ve beklenen 45 yıllık ömürleri boyunca 1 milyar dolardan fazla yatırım yapmayı öngörüyor.



Bu, BC'nin gemi inşa ve denizcilik sektörleri için ekonomik faydalar sağlamaya devam edecek olan filonun geri kalanı için devam eden bakım ve yenilemeleri içermiyor. Bu yeniden yatırıma ek olarak, NMV'lerin hizmet ömürleri boyunca yaklaşık 17.200 iş-yıllık istihdam, 1,2 milyar dolar ücret yaratması ve BC'nin GSYİH'sine 2,2 milyar dolar katkıda bulunması bekleniyor.

NMV'ler, her biri giderek mekanik sorunlara ve hizmet kesintilerine maruz kalan, hizmet ömürlerinin sonuna yaklaşan dört eski geminin yerini alacak. NMV'ler, BC Ferries'in uzun vadeli filo yenileme stratejisinin temel taşı olup, eskiyen gemileri ve altyapıyı modernize etme, beklenen talep artışını karşılama ve genel sistem dayanıklılığını artırma konusundaki acil ihtiyacı ele alıyor. 2016'dan bu yana BC Ferries, filosuna dört orta boy Salish Sınıfı gemi ve altı küçük Ada Sınıfı gemi dahil olmak üzere 10 yeni gemi ekledi. 2026'da dört Ada Sınıfı gemi daha gelecek ve dört NMV'nin de 2029-2031 yılları arasında hizmete girmesi bekleniyor. BC Ferries, sadece 15 yılda 18 yeni gemiyi hizmete sokma yolunda ilerliyor.

Dizel-akü hibrit tahrik sistemleriyle inşa edilen ve gelecekte tam elektrik gücüyle çalışabilecek şekilde tasarlanan NMV'lerin sera gazı emisyonlarını önemli ölçüde azaltması, yakıt verimliliğini artırması ve deniz yaşamını daha iyi korumak için su altında yayılan gürültüyü düşürmesi bekleniyor. Yerini aldıkları gemilerden daha fazla kapasiteye sahip olan NMV'ler, araçlar ve yolcular için daha fazla alan ve yükseltilmiş olanaklar sunarak daha güvenli ve konforlu bir seyahat deneyimine destek olacak.

Konteynerde Tüm Zamanların Rekordanı Kırdık

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, “Mayıs ayında limanlarda elleçlenen konteyner miktarı geçen yılın aynı ayına göre yüzde 17,6 artarak bir milyon 366 bin 430 TEU’ya ulaştı. Böylece bir ayda limanlarımızda elleçlenen en yüksek konteyner miktarına ulaşarak tüm zamanların rekorunu kırdık.” dedi.

SUMMARY

Minister of Transport and Infrastructure Abdulkadir Uraloğlu said, “The amount of containers handled at ports in May increased by 17.6 percent compared to the same month last year, reaching 1 million 366 thousand 430 TEU. Thus, we broke the record of all time by reaching the highest amount of containers handled at our ports in a month.”



■ Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, 2025 yılı mayıs ayı denizcilik istatistiklerini değerlendirdi. Türkiye’nin

deniz ticaretinden daha fazla pay alması için çalışmalarını sürdürdüklerini ifade eden Uraloğlu, “Mayıs ayında limanlarda elleçlenen konteyner miktarı geçen yılın aynı ayına göre yüzde 17,6 artarak bir milyon 366 bin 430 TEU’ya ulaştı. Böylece bir ayda limanlarımızda elleçlenen en yüksek konteyner miktarına ulaşarak tüm zamanların rekorunu kırdık.” ifadelerini kullandı. Bakan Uraloğlu, ayrıca yılın ilk 5 ayında limanlarda elleçlenen konteyner miktarının da geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 3,1 artarak 5 milyon 817 bin 227 TEU olarak gerçekleştiğini belirtti.

Limanlarda gerçekleşen yük elleçlemesine ilişkin verileri de değerlendiren Bakan Uraloğlu, “Bu yılın mayıs ayında limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 48 milyon 166 bin 570 ton olarak gerçekleşti. Ocak-Mayıs döneminde limanlarımızda elleçlenen yük miktarı ise toplam 230 milyon 61 bin 982 tona ulaştı.” ifadelerini kullandı.

“Yurt dışı yük taşımaları 35 milyon 822 bin 570 tona ulaştı”

Mayıs ayında yurt dışı limanlarına giden yük miktarının 2024 yılının aynı ayına göre yüzde 4,1 artarak 13 milyon 612 bin 552 ton olarak gerçekleştiğini kaydeden Uraloğlu, “Yurt dışı limanlarından limanlarımıza gelen yük miktarı ise geçen yılın aynı ayına göre yüzde 2,6 artarak 22 milyon 210 bin 18 ton olarak gerçekleşti. Mayıs ayında yurt dışı yük taşımaları 2024’ün aynı ayına göre yüzde 3,2 artarak 35 milyon 822 bin 570 tona ulaştı.” açıklamasında bulundu.

Bölge liman başkanlıkları bazında ise mayıs ayında en fazla yük elleçlemesinin 7 milyon 825 bin 874 ton yük ile Aliağa Bölge Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet

gösteren liman tesislerinde gerçekleştiğini belirten Uraloğlu, “Aliağa Bölge Liman Başkanlığını 7 milyon 413 bin 983 ton ile Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı ve 6 milyon 250 bin 843 ton ile İskenderun Bölge Liman Başkanlığı takip etti” değerlendirmesinde bulundu. Uraloğlu, mayıs ayında limanlarda deniz yoluyla yapılan transit yük taşımalarının 6 milyon 424 bin 286 ton, kabotajda taşınan yük miktarının ise 5 milyon 919 bin 714 ton olarak gerçekleştiğini ifade etti.

Uraloğlu, mayıs ayında taşınan yük cinsleri bazında 890 bin 637 tonluk artış ile bir önceki aya göre en fazla artış gösteren yük cinsinin 40’lık dolu konteynerler olduğunu kaydederek limanlarda 7 milyon 949 bin 551 ton 40’lık dolu konteynerler elleçlemesi gerçekleştirildiğini belirtti. Uraloğlu, açıklamasında şu ifadelerle yer verdi: Mayıs ayında portland çimento bir milyon 275 bin 543 ton ile limanlarımızdan yurt dışına gitmek üzere gemilerle en fazla taşınan yük cinsi oldu. Söz konusu yük cinsini klinker ile feldispat yük cinsleri takip etti. Ham petrol, yurt dışından limanlarımıza gelen gemilerde 2 milyon 534 bin 822 ton ile taşınan yükler arasında ilk sırada yer aldı. Bunu sırasıyla, briketlenmemiş taşkömürü ve hurda demir yük cinsleri takip etti.”

En Fazla Yük Rusya’dan Geldi

Uraloğlu, deniz yolu ile yurt dışına gitmek üzere yapılan yüklemelerde en fazla yük taşımasının İtalya’ya yapılan taşımalarda gerçekleştirildiğini, bunu ABD’ye ve İspanya’ya yapılan taşımaların takip ettiğini kaydetti. Uraloğlu ayrıca deniz yolu ile limanlara gelen en fazla yükün Rusya’dan yapılan taşımalar olduğunu da bildirdi.

Galataport İstanbul, Kruvaziyer Sektörünün En Yeni Yatırımı Aroya Cruises'ın Ana Limanı Olacak

Suudi Arabistan Kamu Yatırım Fonu (PIF) şirketi Cruise Saudi'ye ait AROYA Cruises'ın ilk gemisi AROYA, yeni seferleri için Galataport İstanbul'u ana liman olarak seçti. AROYA'nın gelişi, sektörde büyük bir heyecan yarattı.

SUMMARY

AROYA, the first ship of AROYA Cruises, owned by Saudi Arabia's Public Investment Fund (PIF) company Cruise Saudi, chose Galataport Istanbul as the home port for its new voyages. AROYA's arrival created great excitement in the sector.

Suudi Arabistan'ın 2030 vizyonu çerçevesinde hayata geçirilen AROYA Cruises, bölge halkına gemi turizmini tanıtmayı ve Avrupa'da Kızıldeniz ile Doğu Akdeniz'de yeni tatil olanakları sunmayı amaçlıyor. Sektörde büyük heyecan yaratan AROYA, Akdeniz'deki ana limanı Galataport İstanbul'u seçti.

İlk Arap kruvaziyer firması olan AROYA Cruises, konuklarına "Arap stilinde dikkat çekici bir deneyim" vadediyor. Gemideki olanaklar arasında; 29 restoran, her gece etkinliklerin gerçekleştirildiği büyük bir tiyatro da dahil olmak üzere, 20 eğlence mekânı, dünya standartlarında bir spa, iki yüzme havuzu ve kruvaziyer sektörünün, "zip line" ve mini golf aktivitelerini de içeren en büyük çocuk oyunu alanlarından biri yer alıyor. Son derece gelişmiş özellikleri ve olağanüstü imkanlarıyla AROYA, misafirlerin gemiye bindiği andan itibaren unutulmaz bir deneyim yaşamasını sağlayarak Galataport İstanbul'un cazip fırsatlarını mükemmel bir biçimde tamamlıyor.

Kruvaziyer yolcuları seyahatleri öncesi veya sonrasında İstanbul'u keşfetmeye zaman ayırdığından, ana liman kruvaziyer yolcusunun ülke ekonomisine katkısı standart bir turistinkinin yaklaşık 6 katına denk geliyor. AROYA yolcularının da ülke turizminin hedeflerini yukarı taşımada rol oynaması bekleniyor. AROYA, eylül ortasına kadar her cumartesi seferlerine devam edecek ve 2025 yılında yaklaşık 90.000

kruvaziyer yolcusunu ağırlaması bekleniyor. Galataport İstanbul CEO'su İlhan Sipahi konuyla ilgili, "Ana liman konumunda bulunan Galataport İstanbul'un eşsiz özelliklerinden dolayı dünyanın en iyileri tarafından tercih edilmesi, bize büyük bir gurur ve mutluluk yaşıyor," diyor ve ekliyor: "Kruvaziyer sektörünün en yeni ve en büyük yatırımlarından AROYA Cruises'ın Akdeniz çanağındaki limanlar arasından Galataport'u ana liman olarak seçmesi de başlı başına bir gurur kaynağı. Bu sayede sadece Galataport'un sunduğu olanakları, daha da önemlisi İstanbul'un tüm zenginliklerini Suudi Arabistan halkı, İstanbullular ve dünyanın dört bir yanından gelen yolcularla buluşturacağımız için heyecan duyuyoruz."

AROYA Cruises Başkanı Dr. Joerg Rudolph ise düşüncelerini şöyle aktarıyor: "AROYA Cruises'ı Akdeniz'e getirmekten dolayı heyecanlıyız, Galataport İstanbul'un da gemimizin ana limanı pozisyonunu üstlenecek en uygun seçenek olduğunu düşünüyoruz. Türkiye, Suudi Arabistan ve dünyanın dört bir yanından gelecek yolcuları, sektörde eşi benzeri bulunmayan AROYA'yı ve İstanbul'un güzelliklerini deneyimlemeye davet ediyoruz."

Dünyada ilk kez kurgulanan özel kapak sistemi ve yer altına konumlandırılmış 29 bin metrekarelik Galataport İstanbul Kruvaziyer Terminali, kusursuz operasyon akışıyla kruvaziyer yolcuları ve mürettebatına maksimum konfor ve emniyet sunuyor. En yeni teknolojilerle donatılmış terminalin tüm yolcu ve bagaj operasyonları, yerin altında bulunan mükemmel bir sistemle çalışıyor.



Birleşik Krallık Liman Sektörünü Geleceğe Hazırlıyor: Yeni Politika Taslağı ve Yatırım Planları Açıklandı

Birleşik Krallık hükümeti, liman sektörünü gelecekteki büyümeye hazırlamak amacıyla yeni reform önerilerini kamuoyuna sundu. Denizcilik Bakanı Mike Kane, 4 Haziran Çarşamba günü Parlamento'ya, limanlar için hazırlanan ulusal politika bildirgesine (National Policy Statement for Ports - NPSP) ilişkin değişiklik taslağını sundu ve kamuoyu görüşüne açtı. Belgeye yönelik istişare süreci 29 Temmuz'a kadar devam edecek.

SUMMARY

The UK government has presented its new reform proposals to prepare the ports sector for future growth. Maritime Secretary Mike Kane presented draft amendments to the National Policy Statement for Ports (NPSP) to Parliament on Wednesday 4 June, and opened it to public consultation. The document will continue until 29 July.

2012 yılında kabul edilen mevcut NPSP'nin gözden geçirilmesi gerektiğini belirten hükümet, Birleşik Krallık genelinde limanlardaki altyapı önceliklerinin değiştiğine dikkat çekti. Yeni önerilen revizyonlar, limanlar için planlama sürecini kolaylaştırmayı ve onay süreçlerini hızlandırmayı amaçlıyor. Bu kapsamda, mevcut liman tesislerine duyulan ihtiyaçlar açıkça tanımlanacak ve başvuruların en güncel gerekliliklere göre hazırlanması teşvik edilerek gecikmelerin önüne geçilecek.

Emisyon ve Gürültü Kriterleri Netleşiyor

Yeni öneriler doğrultusunda, limanların emisyon ve gürültü yükümlülüklerini nasıl yerine getireceği daha net bir şekilde tanımlanacak. Bu sayede planlama onaylarının alınma ihtimali artacak, zaman ve maliyet tasarrufu sağlanacak. Ulaştırma Bakanlığı, daha fazla şeffaflık, daha az gecikme ve daha düşük maliyet sayesinde limanların genişleme konusunda daha fazla güven duyacağını vurguladı.

Bu reformlar, Parlamento'daki Planlama ve Altyapı Yasası Tasarısı ile uyumlu olarak yürütülüyor ve ticari projelerin daha hızlı hayata geçirilmesini hedefliyor. Reformlar, hükümetin büyük limanlarda altyapı yatırımlarını artırdığı bir döneme denk geliyor.

BPA: "Bu politika güncellemesi, limanların geleceği açısından kritik öneme sahip"

İngiltere Limanlar Birliği (British Ports Association - BPA) CEO'su Richard Ballantyne, "Güncellenmiş liman politikası bildirgesi, hükümetin liman gelişiminin ve genişlemesinin Birleşik Krallık'ın ekono-

mik refahı açısından taşıdığı değeri kabul ettiğini gösteriyor. Bu adımın planlama süreçlerini hızlandırarak sektörle hükümetin ortak büyüme hedeflerine katkı sağlayacağını umuyoruz." şeklinde konuştu.

2050'ye Uzanan Yük Trafik Tahminleri Açıklandı

Reform önerileriyle birlikte hükümet, Birleşik Krallık'ın liman yük trafiğine ilişkin 2024-2050 dönemini kapsayan talep projeksiyonlarını da yayımladı. Buna göre, 2023 yılında 420,6 milyon ton olan toplam yük hacminin 2035 yılında 425,8 milyon tona, 2050 yılında ise 453,5 milyon tona ulaşması bekleniyor. Bu artış; Ro-Ro (araçla yükleme/boşaltma) taşımacılığı, konteyner yükleri ve kuru dökme yükler tarafından yönlendirilecek.

Ancak, sıvı dökme yüklerin aynı dönemde ciddi oranda düşmesi öngörülüyor. 2023'te 169,3 milyon ton olan sıvı dökme yük hacminin, 2050 yılında %63,3 azalarak 62,1 milyon tona gerilemesi bekleniyor. Bu düşüşün, net sıfır karbon hedefleri doğrultusunda ham petrol ve petrol ürünleri kullanımındaki azalmadan kaynaklanacağı belirtiliyor.



Singapur ve Fransa, Geliştirilmiş Denizcilik Ortaklığı Kapsamında Pilot Projeler Başlatıyor

Sürdürülebilirlik, yenilikçilik ve güvenli denizcilik çözümleri alanlarında ortak taahhütlerini vurgulayan Singapur ve Fransa hükümetleri, geliştirilmiş bir denizcilik ortaklığı anlaşması imzaladıklarını duyurdu. Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron'un Mayıs ayı sonunda Asya turu kapsamında Singapur'a gerçekleştirdiği iki günlük ziyaretin ardından açıklanan iş birliği, dijitalleşme ve çevre dostu uygulamaların hayata geçirilmesini hedefliyor.

SUMMARY

Underscoring their shared commitment to sustainability, innovation and safe maritime solutions, the governments of Singapore and France have announced the signing of an enhanced maritime partnership agreement. The collaboration, announced following French President Emmanuel Macron's two-day visit to Singapore in late May as part of his Asian tour, aims to promote digitalisation and the implementation of environmentally friendly practices.

Singapur Balıkçılık, Su Ürünleri ve Denizcilik İşlerinden Sorumlu Genel Müdürü Eric Banel, iş birliğiyle ilgili olarak şu açıklamada bulundu: "Bu ortaklık, sürdürülebilir, yenilikçi ve güvenli denizcilik çözümlerini ilerletme konusundaki ortak kararlılığımızı yansıtıyor. Fransa ve



Singapur, küresel denizcilik merkezleri ve mühendislikte öncü ülkeler olarak, liman dijitalleşmesi, yeşil deniz taşımacılığı ve deniz güvenliği alanlarında iş birliğinin stratejik önemini farkındadır."

Bu kapsamda Fransız denizcilik şirketi CMA CGM de girişimlere aktif olarak katılacak. Şirket, yakıt inovasyonu ve sektörde dijital standartların benimsenmesini destekleme amacıyla projelerde yer alacak.

İş birliği kapsamında planlanan önemli pilot projelerden biri, biyometan yakıt kullanımının teşvik edilmesine odaklanacak. Taraflar, deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına katkı sağlamak amacıyla, biyometan tedarik zinciri ve sertifikasyon sistemi geliştirmeyi hedefliyor.

Bu çerçevede, ilk biyometan yakıt ikmali (bunkering) denemesi Singapur'da gerçekleştirilecek. Singapur, Mart 2024'te

dünyada ilk kez amonyak yakıt ikmali yapmış ve bu süreçte geliştirdiği sertifikasyon altyapısını şimdi de biyometan için uygulamayı planlıyor. Bu pilot uygulama, CMA CGM ile iş birliği içinde yürütülecek.

CMA CGM aynı zamanda, Fransa'nın Le Havre, Rouen ve Paris limanlarının işletmecisi olan HAROPA Limanı ile Marsilya-Fos Liman İdaresi arasında dijitalleşmeyi geliştirmeye yönelik girişimleri de destekleyecek. Bu kapsamda liman çağrı optimizasyonu ve gemi-karasal veri paylaşımı gibi dijital uygulamaların test edilmesi hedefleniyor. Liman işlemlerinin otomasyonu ve belge süreçlerinin dijitalleşmesiyle, operasyonel verilerin doğruluğu ve zamanlamasında iyileşme sağlanması bekleniyor.

Taraflar ayrıca, uluslararası düzeyde tanınan veri standartlarının oluşturulması ve yaygınlaştırılması konusunda da ortak çalışmalar yürütecek.

CMA CGM, NIKE ile Vietnam'da İlk %100 Elektrikli Nehir Barcını Hizmete Alıyor

Dünyanın önde gelen denizcilik, kara, hava taşımacılığı ve lojistik çözüm sağlayıcılarından biri olan CMA CGM, Güneydoğu Asya'daki nehir taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına yönelik büyük bir adım attı: Vietnam'da ilk %100 elektrikli konteyner barcının hayata geçirildiğini ve Ho Chi Minh City yakınlarındaki ülkenin ana konteyner limanı olan Cai Mep Limanı'nda güneş enerjili bir şarj istasyonu kurulduğunu duyurdu.

SUMMARY

CMA CGM, one of the world's leading providers of maritime, road, air and logistics solutions, has taken a major step towards decarbonizing river shipping in Southeast Asia: it announced the launch of the first 100% electric container barge in Vietnam and the installation of a solar-powered charging station at Cai Mep Port, the country's main container port near Ho Chi Minh City.

Bu öncü girişim kapsamında CMA CGM, Vietnam'daki önemli lojistik ve liman işletmecisi olan uzun soluklu ortağı Gemadept ile "Green River Transportation" adında bir ortak girişim kurmak üzere anlaşma imzaladı. Yeni kurulan bu yapı, Mekong Deltası bölgesindeki nehir taşımacılığı hizmetlerini yürütecek ve her iki şirketin sürdürülebilir lojistik konusundaki kararlılığını daha da güçlendirecek.

Yeşil Teknolojilerde Ve Operasyonel İnovasyonda Çığır Açan Bir Adım

Elektrikli barç, CMA CGM'nin CMA Ships ve Ar-Ge ekipleri tarafından birlikte tasarlan-



dı. Barç, Gemalink Terminali'nde yer alan yeni bir güneş enerjisi çiftliğine bağlı şarj istasyonundan beslenecek. Bu tesisin yılda 1 GWh'a kadar yeşil elektrik üretmesi bekleniyor. Söz konusu sıfır emisyonlu çözüm, Vietnam'ın güneyindeki Binh Duong Eyaleti ile Bà Rịa-Vũng Tàu arasındaki 180 kilometrelik hatta yılda yaklaşık 778 ton CO₂ salımını azaltacak.

Elektrikli barç, güneş enerjisi çiftliği ve yerinde şarj altyapısından oluşan bu entegre sistem sayesinde CMA CGM, NIKE'a özel olarak uyarlanmış, verimli ve tamamen emisyonsuz bir lojistik çözümü sunuyor.

NIKE: Elektrikli barç çözümünü benimseyen ilk iş ortağı

CMA CGM'nin uzun yıllardır müşterisi olan NIKE, Vietnam'daki üretim tesisleri ile Gemalink konteyner terminali arasındaki lojistik akışlarında elektrikli barç kullanımına taahhütte bulunan ilk marka oldu. Bu düşük karbonlu lojistik modeli, özellikle iç su yollarının tedarik zincirlerinde önemli bir rol oynadığı ül-

kelerde, diğer müşteriler için de örnek teşkil edecek ve yaygınlaştırılabilecek şekilde tasarlandı.

Elektrikli Barçın 2026 Yılı'nın Başlarında Hizmete Girmesi Planlanıyor

Vietnam'daki güçlü yerel varlık

1989'dan bu yana Vietnam'da faaliyet gösteren CMA CGM, ülkede 5 ofisi, 29 haftalık deniz hattı servisi ve 550'den fazla çalışanıyla önemli bir lojistik oyuncusu konumunda. Bu yenilikçi proje, şirketin sürdürülebilir altyapıyı güçlendirme hedefiyle uyumlu olmasının yanı sıra, yerel istihdama katkı sunmayı da amaçlıyor.

Net Sıfır Karbon yolculuğunda önemli bir dönüm noktası

Bu girişim, CMA CGM'nin 2050 yılına kadar Net Sıfır Karbon hedefine ulaşma stratejisiyle tam uyum içinde. Şirket bu hedef doğrultusunda düşük karbonlu teknolojiler, alternatif yakıtlar ve artık sıfır emisyonlu nehir lojistik çözümleri gibi çeşitli araçları bir arada kullanıyor.

Port of Duqm'a 550 Milyon Dolarlık Dev Yatırım: Yeşil Hidrojen ve Çelik Üretimi için Yeni Bir Merkez Doğuyor



Umman'ın güneydoğusunda, Umman Denizi kıyısında stratejik bir konuma sahip olan Duqm Limanı, 550 milyon dolarlık dev bir genişleme projesiyle bölgenin önemli lojistik ve endüstriyel merkezlerinden biri olma yolunda ilerliyor. Projeye, devlet iştiraki olan Port of Duqm Company, Belçikalı DEME Group ve Antwerp Limanı'nın yanı sıra, İngiliz-Bahreyn ortaklığı olan Investcorp Aberdeen Infrastructure Partners da dahil oldu.

SUMMARY

Strategically located on the Arabian Sea coast in the southeast of Oman, the Port of Duqm is on its way to becoming one of the region's major logistics and industrial hubs with a major \$550 million expansion project. The project involves state-owned Port of Duqm Company, the Belgian DEME Group and the Port of Antwerp, as well as the British-Bahraini partnership Investcorp Aberdeen Infrastructure Partners.

Duqm Limanı, Hürmüz Boğazı'na erişim gerektirmemesi sayesinde stratejik bir avantaj sunuyor. Mevcut liman altyapısında konteyner elleçleme tesislerinin yanı sıra, uluslararası havalimanı, ticari gemilere ve büyük savaş gemilerine hizmet verebilecek bakım ve kuru havuz tesisleri de bulunuyor.

Yeni Rıhtım, Tarama ve Deniz Yapıları

Genişleme projesi kapsamında limanda kapsamlı deniz altyapı çalışmaları yürütülecek; mevcut tesislere ek olarak yeni bir rıhtım duvarı inşa edilecek. Bu yatırımla birlikte, Duqm Özel Ekonomik Bölgesi içinde yer alan sanayi alanı da büyütülerek bölgenin üretim kapasitesi artırılabilecek.

Hedef: Yenilenebilir Enerjiyle Yeşil Hidrojen ve Düşük Karbonlu Demir Üretimi

Yeni sanayi bölgesinde, Duqm'un çöl hinterlandında kurulan rüzgar ve güneş enerjisi santrallerinden sağlanacak yenilenebilir enerji ile yeşil hidrojen üretilerek. Bu hidrojen, düşük karbonlu demir

briketleri ve baz metal ürünlerinin üretiminde kullanılacak. Projenin ileri safhalarında, doğrudan yeşil çelik üretimi de planlanıyor.

Umman Enerji ve Mineraller Bakanlığı'ndan Dr. Firas Al Abduwani liderliğindeki bir heyet, geçtiğimiz günlerde Rotterdam ve Brüksel'i ziyaret ederek, Duqm'da üretilecek düşük karbonlu demir ürünlerinin Avrupa'da nihai mamuleye dönüştürülmesi fikrini tanıttı. Bu vizyon, Avrupa'da emek yoğun ve düşük enerji gerektiren işlemlerin sürdürülmesine katkı sağlayacak.

Hydrom'dan 30 Milyar Dolarlık Yeşil Hidrojen Hamlesi

Umman hükümetine bağlı Hydrom kuruluşu, yenilenebilir enerji kaynaklarından yeşil hidrojen üretmek amacıyla beş farklı konsorsiyuma toplam 30 milyar dolar değerinde sözleşme verdi. Bu konsorsiyumlarda Shell, BP, Belçika, Kore ve Singapur menşeli şirketler ile Ummanlı özel girişimler yer alıyor. Planlanan yeşil hidrojen üretiminin büyük kısmı ise halihazırda tahsis edilmiş veya ön satış yoluyla satılmış durumda.

Projeye yatırım yapan Investcorp Aberdeen Infrastructure Partners'in Bahreyn merkez ofisi, Umman Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin eski jet pilotu ve komutanı olan Mohammed Al Ardhi liderliğinde faaliyet gösteriyor. Fon, Körfez bölgesinde dört büyük projeye daha yatırım yapmış durumda ve GCC ülkelerinde benzer büyük ölçekli altyapı projeleriyle ilgilenmeye devam ediyor.

BAE, Mısır Limanlarındaki Etkinliğini Artırıyor



Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Mısır'ın denizcilik ve lojistik sektöründeki hâkimiyetini yeni anlaşmalarla pekiştiriyor. Son olarak AD Ports, Süveyş Kanalı'nın kuzey ucunda yer alan Doğu Port Said Endüstri ve Lojistik Bölgesi için 50 yıllık bir anlaşmaya imza attı.

SUMMARY

The United Arab Emirates (UAE) is consolidating its dominance in Egypt's maritime and logistics sectors with new agreements. Most recently, AD Ports signed a 50-year agreement for the East Port Said Industrial and Logistics Zone, located at the northern end of the Suez Canal.

Abu Dabi merkezli AD Ports ve Dubai merkezli DP World ile yapılan son dönemdeki uzun vadeli anlaşmalar, Mısır'ın başlıca limanları ve lojistik merkezlerinden elde

edilen gelirlerin önümüzdeki on yıllar boyunca büyük ölçüde Emirliklerin kontrolüne geçmesini sağladı. Bu anlaşmalar, doğrudan sermaye yatırımları ve peşin ödemeler karşılığında gerçekleşiyor.

Bu kapsamda AD Ports, bölgede yeni bir yük ve kruvaziyer limanı inşa edip işletecek. Daha önce de AD Ports, Safaga Limanı'nda çok amaçlı bir liman için 30 yıllık, Batı Port Said ve El Ariş'teki iki çimento terminali içinse 15 yıllık işletme hakları almıştı. Ayrıca Kızıldeniz kıyısında yer alan Hurghada ve Şarm El Şeyh'te iki yeni kruvaziyer terminali planlanıyor. İskenderiye Limanı'nda ise entegre bir lojistik park inşası devam ediyor.

DP World'den Sokhna ve Serbest Ticaret Bölgesi Yatırımı

Dubai merkezli DP World ise 2022'de, Kızıldeniz'in kuzey ucundaki Sokhna Limanı için benzer bir anlaşma imzalamıştı. 80 milyon dolarlık ilk yatırımla kurulan lojistik parkın ardından, sıvı yük terminali, şeker rafinerisi, hayvancılık tesisi ve uz-

manlaşmış depo alanlarını içeren ikinci bir rıhtım inşa ediliyor. Bu tesisler, limana yakın bir sanayi bölgesi ile entegre şekilde çalışacak. DP World ayrıca 2024 sonunda, Mısır'ın Yeni İdari Başkentinde bir serbest ticaret bölgesi kurmak üzere mutabakat zaptı imzaladı.

AD Ports'un Abu Dabi hükümetine ve DP World'ün Dubai hükümetine ait olması nedeniyle, BAE devlet kuruluşları, Mısır'ın lojistik altyapısında uzun vadeli bir kontrol kurmuş durumda. Bu durum, BAE'nin Körfez'den Bab el-Mendebe Boğazı üzerinden Akdeniz'e uzanan ticaret koridorlarında söz sahibi olma stratejisinin bir parçası. Emirlikler, bu güzergâhlarda sadece ticari değil, askeri varlık da oluşturdu. Socotra, Perim ve Asmara gibi stratejik noktalarda hava üsleri kurdu, kıyı bölgelerinde etkili olan hükümetler ve milislerle askeri iş birlikleri yaptı. Ticari alanda ise, DP World bugün dünya konteyner kapasitesinin yaklaşık %10'unu yönetiyor ve 34 ülkede faaliyet gösteriyor.

MIHO Tersanesi Yenilenebilir Enerji Kullanımına Geçiyor

Tsuneishi Grubu'nun iştiraki olan Japonya'nın MIHO Tersanesi, üretim fabrikaları ve çalışan yatakhaneleri de dahil olmak üzere tüm tesislerinde hidroelektrik enerjiden elde edilen %100 yenilenebilir elektriğe geçişi tamamladı.

SUMMARY

Japan's MIHO Shipyard, a subsidiary of Tsuneishi Group, has completed the transition to 100% renewable electricity from hydroelectric power across all of its facilities, including production plants and employee dormitories.

Bu değişimin yıllık karbondioksit emisyonunu yaklaşık 730 ton azaltması bekleniyor.

Yenilenebilir elektrik, Shizuoka ilinde bulunan Fuji, Abe, Oi ve Tenryu nehirlerinin bol su kaynaklarından üretilen hidroelektrik enerjisinden sağlanıyor.

MIHO, yenilenebilir enerjiye geçişine paralel olarak, kompresör işlemlerini optimize etmek ve gece vakti güç tüketimini azaltmak için Chubu Electric Power Miraiz'in enerji görselleştirme hizmetlerinin kullanılması da dahil olmak üzere bir dizi enerji tasarrufu önlemi uyguladı.

MIHO Tersanesi gemiler inşa eder ve onarır ve ton balığı uzun hatlı gemileri ve skip-jack sırk ve misina balıkçı tekneleri gibi balıkçı gemilerinin inşasında Japonya'da lider pazar payına sahiptir. MIHO, ticari gemilere ek olarak balıkçılık devriye botları ve diğer resmi tekneler de dahil olmak üzere hükümet gemileri de inşa eder.



Lazzara Yachts, En Büyük Modeli Lazzara EX 165 ile Keşif Tipi Süperyat Pazarına Giriş Yaptı

Euro Marine Group bünyesinde yer alan ve lüks yat üretiminde dünya çapında tanınan Lazzara Yachts en büyük modeli olan Lazzara EX 165'in satışını gerçekleştirdiğini duyurarak keşif tipi süperyat segmentine resmen adım attı. Yaklaşık 50 metre uzunluğunda ve 500 grostonluk bu etkileyici süperyat, uzun menzilli seyir, güvenlik, lüks ve tasarım inovasyonu konularında sektörde yeni standartlar belirlemeyi hedefliyor.

SUMMARY

Lazzara Yachts, part of the Euro Marine Group and known worldwide for its luxury yacht manufacturing, has officially entered the expedition superyacht segment by announcing the sale of its largest model, the Lazzara EX 165. With a length of approximately 50 meters and a gross tonnage of 500 tons, this impressive superyacht aims to set new standards in the sector in terms of long-range cruising, safety, luxury and design innovation.

Çelik gövde ve alüminyum üst yapı ile inşa edilen Lazzara EX 165, sağlamlık ve zarif estetiği mükemmel bir şekilde dengeliyor. Altı adet lüks kamarada 12 misafiri ağırlayacak şekilde tasarlanan yat, 11 kişilik profesyonel mürettebat ve kaptan için de konaklama imkânı sunuyor. Red Ensign Group (REG) Büyük Yat Kodu ve Lloyd's ticari sınıflandırma kurallarına uygun şekilde inşa edilecek olan EX 165, güvenlik, yapısal bütünlük ve operasyonel güvenilirlik konularında üst düzey standartlara sahip olacak.

İş Birliğiyle Gerçekleşen Başarı

Satış işlemi, alıcıyı Lazzara Yachts ile tanıştıran ve süreci başından sonuna yöneten Mortlock Yachts iş birliğiyle gerçekleşti. Firmanın Kurucusu ve Direktörü Tristan Mortlock, bu tür karmaşık yeni inşa projelerinde sektör bilgisi ve profesyonel ilişkilerin önemini vurguladı. Mortlock Yachts, inşa sürecinde de müşterinin haklarını temsil etmeye ve teslim sonrası yatın charter operasyonlarını yönetmeye devam edecek.

Yeni Nesil Keşif Yatları İçin Bir Dönüm Noktası

Küresel seyir için tasarlanan Lazzara EX 165, geniş iç hacimler ve kişiselleştirilebi-

lir tasarım seçenekleri sunarak sahibinin yaşam tarzına özel çözümler sağlayacak. Keşif tipi yatlara olan talebin arttığı bir dönemde piyasaya sunulan EX 165, menzil, bağımsızlık ve dayanıklılık konularında kullanıcı beklentilerini karşılarken estetikten de ödün vermiyor. Lazzara Yachts CEO'su George Chirakadze, "Lazzara EX 165, keşif tipi yat mühendisliğinde yeni bir ölçüt oluşturuyor; açık deniz seyirleri için gelişmiş yeteneklerle ürün gamımızı genişletiyoruz," dedi.

Lazzara Yachts'ta Yeni Bir Dönem

İnşasına 2026'nın başlarında başlanması planlanan Lazzara EX 165, Lazzara Yachts için önemli bir dönüm noktasını temsil ediyor. Bu gelişme, markanın kısa süre önce duyurduğu Lazzara UHV 150 modelinin satışının hemen ardından geldi. Art arda elde edilen bu başarılar, Lazzara'nın süperyat segmentinde güçlü bir oyuncu haline geldiğini ve yalnızca gözle görülen estetikte değil, mühendisliğin derinliklerinde de tavizsiz kalite ve yenilik sunduğunu bir kez daha ortaya koyuyor.



Hargrave Superyachts, Üç Katlı Hargrave 125'i Antalya'da Suya İndirildi

Hargrave Custom Yachts çatısı altındaki Hargrave Superyachts, en yeni süper-yat modeli olan 38 metrelik Hargrave 125'in Antalya'da denize indirildiğini duyurdu.

SUMMARY

Hargrave Superyachts, under the umbrella of Hargrave Custom Yachts, announced the launch of its newest superyacht model, the 38-meter Hargrave 125, in Antalya.

“Project 125” olarak da bilinen üç güverte- li bu özel yat, 2025 Cannes Yachting Festival’inde görücüye çıkacak ve HSY Yachts’ın büyüyen özel yapım süperyat portföyüne prestijli bir katkı sağlayacak.

7,92 metre genişliğe ve 1,95 metre su çekimine sahip olan Hargrave 125, sığ sularda rahat seyir imkânı sunarak Bahamalar dostu olarak tasarlandı. Deplasman gövdesi, uzun menzilli seyirlerde ve zorlu hava koşullarında maksimum performans gösterecek şekilde mühendislikle şekillendirildi. Yat ayrıca hem seyir hâlinde hem de demirdeyken stabilizasyon sistemleriyle üst düzey konfor sunuyor.



330 grostonluk iç hacmi ile dikkat çeken Hargrave 125’in iç mekânları, 2,2 metreyi bulan tavan yüksekliğiyle ferah ve aydınlık bir atmosfer sağlıyor. Yat, 10 misafir ve 7 mürettebat için konaklama imkânı sunarken, planlamasında mahremiyet ve

operasyonel akıcılığa özel önem veriliyor. Hargrave 125 şu anda görüntülenmeye ve satışa açık durumda. Modelin, hem özel seyir tutkunları hem de yat kiralama odaklı yatırımcılar tarafından yoğun ilgi görmesi bekleniyor.



Öne Çıkan Özellikler:

- Sauna, buhar duşu ve gündüz banyosu bulunan tam donanımlı bir beach club (kumsal kulübü),
- Baş tarafta özel tender ve iki jet-ski saklama alanı,
- Caterpillar C32 ana makineler ve iki adet 75 kW Caterpillar jeneratör ile 17 knot seyir hızı,
- ASEA güç dönüştürücü sayesinde küresel kıyı enerjisi sistemlerine tam uyum,
- 10 yıl yapısal garanti ve ana makineler ile jeneratörlerde 10 yıl Platin Garanti,
- İlk 6 ay için tam kapsamlı yat yönetimi hizmeti.



RINA, Finlandiyalı Foreship'i Satın Alarak Küresel Denizcilik Danışmanlığındaki Konumunu Güçlendirdi



Uluslararası mühendislik danışmanlığı, denetim ve belgelendirme alanında faaliyet gösteren RINA, denizcilik mühendisliği ve gemi inşaatı konularında uzmanlaşmış Finlandiya merkezli Foreship firmasının tamamını Vaaka Partners ve şirket yöneticilerinden satın aldığı duyurdu. Bu satın alma ile RINA, denizcilik mühendisliği danışmanlığı hizmetlerini küresel ölçekte genişletirken, Kuzey Avrupa'daki varlığını da önemli ölçüde güçlendirmiş oldu.

2024 yılında 15,2 milyon Euro ciroya ulaşan Foreship, merkezi Helsinki'de bulunan ve aralarında ABD, Birleşik Krallık ve Estonya'nın da yer aldığı sekiz farklı ofiste 90'dan fazla uzmana istihdam sağlayan bir mühendislik firması. Şirket, özellikle lüks yolcu gemisi tasarımı, enerji verimliliği yüksek gemi çözümleri ve sürdürülebilir deniz teknolojileri alanlarındaki yüksek profilli projeleriyle tanınıyor. Foreship'in sahip olduğu benzersiz gemi inşa uzmanlığı, RINA Consulting ile yüksek sinerji sağlayarak kompleks retrofit projeleri,

yeni nesil yakıt entegrasyonları ve dijital dönüşüm gibi alanlarda denizcilik danışmanlığı pazarındaki payı artırma potansiyeli taşıyor.

“Sürdürülebilirlik, dijital yenilikler ve gemi yaşam döngüsü hizmetleri alanlarında birlikte büyümeye devam edeceğiz”

RINA İcra Kurulu Başkanı Ugo Salerno, konuyla ilgili açıklamasında şu ifadeleri kullandı: “Foreship, müşterileri tarafından yüksek takdir gören eşsiz bir uzmanlığa sahip. Deniz mimarisi alanındaki derin deneyimi, bizim mühendislik danışmanlık yetkinliğimizi tamamlayarak küresel denizcilik sektörüne daha fazla değer üretmemizi sağlayacak. Sürdürülebilirlik, dijital yenilikler ve gemi yaşam döngüsü hizmetleri alanlarında birlikte büyümeye devam edeceğiz.”

RINA CEO'su ve Genel Müdürü Carlo Luzzatto ise şunları ekledi: “Bağımsızlık, yenilikçilik ve mühendislik mükemmeliyetini temel değerler olarak benimseyen bir şirketi bünyemize katmaktan gurur duyuyoruz. Bu satın alma, müşterilerimiz için daha güçlü bir çözüm ortağı olma vizyonumuzla da örtüşüyor. Foreship'in güçlü itibarı ve başta kruvaziyer operatörleri olmak üzere global müşteri portföyü, RINA'nın hızla büyüyen denizcilik danışmanlığı faaliyetleriyle mükemmel bir uyum sergiliyor.”

RINA'nın kurumsal yönetim ve organizasyon modeli doğrultusunda, Foreship'in tüm faaliyetleri RINA Consulting çatısı altında sürdürülecek.

SUMMARY

RINA, an international engineering consultancy, auditing and certification company, has announced that it has acquired the entirety of Finland-based Foreship, a marine engineering and shipbuilding company, from Vaaka Partners and its directors. With this acquisition, RINA has expanded its marine engineering consultancy services globally and significantly strengthened its presence in Northern Europe.

Sunreef Yachts, Yeni Zelanda'da Ocean Independence ile Stratejik Ortaklık Kurdu

Sunreef Yachts, Yeni Zelanda'nın gelişen yatçılık pazarındaki varlığını daha da güçlendirmek amacıyla Ocean Independence Auckland ile stratejik bir ortaklık kurduğunu duyurdu.

SUMMARY

Sunreef Yachts has announced a strategic partnership with Ocean Independence Auckland, with the aim of further strengthening its presence in New Zealand's growing yachting market.

Bu iş birliği kapsamında, Ocean Independence artık Sunreef Yachts'ın Yeni Zelanda'daki resmi temsilcisi olarak görev yapacak ve seçkin müşterilere markanın kişiye özel üretilen çok gövdeli (multihull) yat serisine erişim sağlayacak.

Sunreef Yachts Kurucusu ve Başkanı Francis Lapp, gelişmeyle ilgili şu açıklamada

bulundu: "Ocean Independence ile Yeni Zelanda'da güçlü bir varlık elde ediyoruz. Zaten süregelen başarılı iş birliğimizi, bu önemli pazarda daha da derinleştirmekten memnuniyet duyuyoruz."

Ocean Independence ekibi, Sunreef 43 Eco'nun satışı ve yönetimi de dâhil olmak üzere, Sunreef katamaranları konusunda kapsamlı deneyime sahip. Ekip, Sunreef 70 GINETTE gibi yatların çok kıtada ope-

rasyonunu yönetmekte ve Güney Pasifik'te Sunreef modelleri için kiralama temsilciliği görevini yürütmektedir.

Auckland Viaduct Marina'nın kalbinde konumlanan Ocean Independence, bölgedeki yat alıcılarına Sunreef Yachts'ın küresel uzmanlığına doğrudan erişim sunarken, aynı zamanda özel müşteri etkinlikleri ile marka deneyimini ileriye taşıyacak. Bu stratejik ortaklık, Sunreef Yachts'ın Güney Pasifik'teki büyüme yolculuğunda yeni ve önemli bir dönemeç anlamına geliyor ve bölgedeki müşterilere birinci sınıf hizmet ve kapsamlı destek sağlamayı hedefliyor.



Ünlü Milyarder Mike Lynch ve Kızının Hayatını Kaybettiği Lüks Yat Bayesian'ın Enkazı 28.8 Milyon Dolara Çıkarıldı

İngiliz teknoloji kralı Mike Lynch, kızı Hannah, Morgan Stanley International'ın Başkanı Jonathan Bloomer ve eşi Anne Elizabeth Judith Bloomer'ın da aralarında bulunduğu 7 kişinin hayatını kaybettiği lüks Bayesian'ın enkazı Sicilya açıklarında battığı yerden çıkarıldı. Yaklaşık 40 milyon dolarlık yatın 50 metre derinlikten su yüzüne çıkarılmasının 25 milyon euroya yani 28.8 milyon dolara mal olduğu bildirildi.

SUMMARY

The wreck of the luxury Bayesian, which claimed the lives of seven people including British tech mogul Mike Lynch, his daughter Hannah, Morgan Stanley International Chairman Jonathan Bloomer and his wife Anne Elizabeth Judith Bloomer, has been recovered from where it sank off the coast of Sicily. It was reported that the approximately \$40 million yacht cost 25 million euros, or \$28.8 million, to be raised from a depth of 50 meters.

The Italian Sea Group'un tersanesinde üretilen ve yaklaşık değeri 30 milyon sterlin (yaklaşık 40 milyon dolar) olan 56 metre boyundaki yelkenli süper yat Bayesian, geçtiğimiz yıl Ağustos ayında Sicilya açıklarında alabora olmuştu. Kazada, lüks yatın sahibi İngiliz milyarder Mike Lynch, 18 yaşındaki kızı Hannah ile Morgan Stanley International'ın Başkanı Jonathan Bloomer ve eşi Anne Elizabeth Judith Bloomer'ın da aralarında bulunduğu 7



kişi hayatını kaybetmişti. Mike Lynch'in eşi Angela Bacares, 9 mürettebat ve 5 misafir kazadan kurtulurken İngiltere Deniz Kazalarını Soruşturma Şubesi'nin kazanın ardından soruşturma başlatmıştı.

50 Metre Derinlikten Su Yüzüne Çıkarıldı

Soruşturmada yanıt bekleyen soruların aydınlatılması amacıyla Bayesian'ın çıkarılması için operasyon başlatıldı. Porticello açıklarında batan lüks yat için 3 Mayıs'ta çalışmalar başlatıldı. Enkaz çıkarma işleminin kolaylaştırılması için ilk olarak geminin 75 metrelik alüminyum direği kesildi. Operasyonda görev alan bir dalgıç, 9 Mayıs'ta yaşamını yitirdi. Bu nedenle çalışmalara bir süre ara verildi. Daha sonra yeniden başlayan çalışmalar kapsamında 56 metre uzunluğundaki yat, "Hebo Lift 10" ve "Hebo Lift 2" yüzer vinçlerinin yardımıyla dün 50 metre derinlikten su yüzeyine çıkarıldı. Vinçlerin enkazı kaldırma manevralarının hızla ilerlediği ve enkazın yüzeye çıkarılmasının beklendiğinden önce gerçekleştiği bildirildi. Enkaz karaya taşındıktan sonra olayla

ilgili soruşturmayı yürüten adli makamların incelemesine sunulacak. Yetkililer, geminin incelenmesiyle olayla ilgili birçok soruya yanıt bulmayı umuyor.

Enkazın Çıkarılması 28.8 Milyon Dolara Mâl Oldu

"TGC24" haber sitesinde lüks yat Bayesian'ın enkazını çıkarma işleminin yaklaşık 25 milyon euroya yani yaklaşık 28.8 milyon dolara mal olduğu belirtildi. İngiltere Deniz Kazalarını Soruşturma Şubesi, kazayla ilgili soruşturmada, Bayesian'ın imalat hatasından battığını rapor etmişti. Raporda, Bayes mürettebatının saatte 73 milden fazla hızdaki rüzgarların yatları devirebileceğinin farkında olmadığı belirtildi. Bayesian'ın saatte 80.6 mil esen rüzgar nedeniyle alabora olduğu ortaya çıkmıştı. Geçtiğimiz ay devam eden bir soruşturma, Lynch ve mürettebatın teknenin bazı zayıf noktalarından saatte 120 km'nin üzerindeki rüzgar hızlarının tekneyi devirebileceği gerçeği de dahil olmak üzere habersiz olduğunu ortaya çıkardı. Bayes yatını ölümcül bir sarmalın içine sürükleyen kaza 16 dakika sürdü.

Dünyanın En Pahalı Yatlarından Lady Moura, Akdeniz'in İncisi Marmaris'te

Dünyanın en pahalı devasa yatlarından biri olarak nitelendirilen Bahamalar bayraklı "Lady Moura", Muğla'ya geldi. Yat limanı açıklarında demirleyen, 80 personeli bulunan lüks yat, ilgi çekti.

SUMMARY

The Bahamas-flagged "Lady Moura", described as one of the world's most expensive giant yachts, has arrived in Muğla. The luxury yacht, anchored off the coast of the marina and carrying 80 personnel, has attracted attention.

Meksikalı iş insanı Ricardo Salinas Pliego, 5 milyar lira değerindeki ultra lüks yatı "Lady Moura", Muğla'nın Marmaris ilçesine geldi. Dünyanın en pahalı yatlarından biri olarak gösterilen ve Bahamalar bayrağı taşıyan "Lady Moura"; helikopteri, 80 kişilik mürettebatı, hastanesi ve güvertesindeki kumsal sahiliyle dikkat çekiyor.

Dünyanın en pahalı yatlarından biri olan

Bahamalar bayraklı "Lady Moura", öğle saatlerinde Marmaris Cruise Port büyük iskelesine yanaştırıldı. Cezayir'den gelen lüks yatın, giriş işlemleri için liman ziyareti yaptığı öğrenildi. Pliego'nun yatta olup olmadığına dair herhangi bir bilgi paylaşılmadı. Daha önce eski ABD Başkanı George H. W. Bush ve eşi Barbara Bush dahil birçok ünlü ismi ağırladığı kaydedilen yat; helikopteri, 80 kişilik mürettebatı, hastanesi ve güvertesindeki kumsal sahiliyle dikkat çekiyor.

Lüksün ve Mühendisliğin Buluştuğu Lady Moura

Lady Moura, Blohm & Voss tarafından Almanya'da inşa edilen ve 1990 yılında teslim edilen 104.85 m uzunluğunda bir Motor Yat'tır. En yüksek hızı 20,0 knot'tur ve seyir hızında seyrederken maksimum

Özellikler

- **İsim:** Leydi Moura
- **Yat Tipi:** Motor Yat
- **İnşaatçı:** Blohm ve Voss
- **Deniz Mimarı:** Luigi Sturchio, Blohm ve Voss
- **Dış Mekan Tasarımcısı:** Paolo Scanu
- **İç Mimar:** Luigi Sturchio

8000,0 nm menzile sahiptir, gücünü iki Deutz-MWM dizel motorundan alır. 13 kamarada 26 misafire kadar ağırlayabilir ve 65 mürettebat üyesi vardır. 6539,0 GT brüt tonajı ve 18,5 m genişliği vardır.

Boat Pro Veritabanında Yer Alan 22



Süper Yatı Tasarlayan Paolo Scanu Tarafından Tasarlandı

Lady Moura, dünyada LOA'ya göre ilk %5'te yer almaktadır. 100 metreden uzun 72 motor yattan biridir ve benzer büyüklükteki motor yatlarla karşılaştırıldığında seyir hızı ortalamasının 1,47 kn üzerindedir ve azami hızı ortalamasının 0,38 kn üzerindedir. Lady Moura şu anda toplamda 47 yatla birlikte Bahamalar bayrağı altında seyrediyor.

Diğer Lüks Yatlar da Marmaris Kıyılarında

Öte yandan, Rus iş adamı Roman Abramoviç'in 164 metre uzunluğunda, 22 metre genişliğindeki 6 katlı ultra lüks yatı Eclipse de Albatros Marina'ya demirlendi. Suudi Prens El-Velid bin Telal bin Abdülaziz el Suud'a ait olduğu belirtilen 86 metre uzunluğundaki Suudi Arabistan bayraklı, üzerinde helikopter bulunan Kingdom 5 KR isimli mega yat da Hisarönü Körfezi'ne demirlendi.



Acun Ilıcalı'nın 20 Milyon Euroluk Lüks Yatına Eklediği Voleybol Sahası Görenleri Şaşkına Çevirdi



Acun Ilıcalı'nın 20 milyon Euro değerindeki yatı Göcek'e demir attı. Devasa yatın hem içi hem de dışı ayrı ayrı ilgi odağı oldu.

SUMMARY

Acun Ilıcalı's yacht worth 20 million Euros anchored in Göcek. Both the interior and exterior of the giant yacht became the center of attention.

Net serveti 100 milyon dolardan fazla olduğu varsayılan Acun Ilıcalı'nın özel hayatı ve mal varlığı da merak ediliyor. Acun Ilıcalı'nın kızları Banu, Leyla, Melisa ve Yasemin'in başharflerinden oluşan BALMY isimli yat bu yaz da Göcek'te görüntülendi. Acun Ilıcalı'nın 20 milyon Euro (yaklaşık

916 milyon TL) değerindeki lüks yatı yaz sezonunu Göcek'te açtı. Göz kamaştıran tasarımıyla dikkat çeken devasa yat, hem dış görünümüyle hem de içindeki lüks detaylarla gündeme oturdu.

2019'da özel sipariş olarak verilen ve 2022'de teslim edilen 20 milyon Euro değerindeki yatın içinde yok yok. Altı kamarası tamamen çelik ve alüminyumdan üretilen yatın iç tasarımı da dikkat çekiyor. BALMY, her katında uzun camları ile sürekli doğal ışık alma özelliğinin sahip.

47 metre uzunluğunda bulunan BALMY yatın yanında elektrikli sörf tahtası, su bisikleti, iki hız teknesi, dizel jet botu ile kendi içerisinde tamamlanan parçalarıyla göz kamaştırıyor. Yat 10 kişilik misafir kapasitesi ve 8 kişilik mürettebatı ile denizde maksimum 14,5 deniz mili hıza sahip. Ayak tenisi sahası, havuz ve beş yatak odası bulunan yat ayrıca spa havuzu ve arka

şezlonglar için yer alan bölümü, korunaklı kokpiti, kıç tarafında bulunan oturma alanıyla denizin tadını çıkarmak için mükemmel bir manzaraya sahip. Ancak Acun Ilıcalı bununla da kalmadı ve yata bir eklenti daha yaptırdı. Acun Ilıcalı lüks yatına voleybol sahası taktırarak yine adından söz ettirdi.



Yeni Silverback Mini Römorkör, SCHOTTEL RudderPropeller Sistemiyle Donatılıyor

Alüminyum iş botları üretiminde uzmanlaşan ABD merkezli Silverback Marine, yeni OX serisi mini römorkörlerinde, SCHOTTEL tarafından geliştirilen iki adet SRP 100 tipi RudderPropeller sistemi kullanacak.

SUMMARY

US-based Silverback Marine, which specialises in the production of aluminium workboats, will use two SRP 100 type RudderPropeller systems developed by SCHOTTEL on its new OX series mini tugs.

Seattle merkezli Elliott Bay Design Group ile birlikte tasarlanan bu taşınabilir (trucable) römorkör, yalnızca 7,9 metre uzunluğa ve 4,4 metre genişliğe sahip olacak. ABD Savunma Bakanlığı için inşa edilen geminin çekme gücü yaklaşık yedi ton olacak ve üst düzey manevra kabiliyeti sunacak. Teslimatın 2025 yılı sonlarında yapılması planlanıyor.

“SCHOTTEL, Römorkör Sevk Sistemlerinde En İyi Tercih”

Silverback Marine CEO’su Ian Gracey, OX serisinin geliştirme süreciyle ilgili şunları belirtti: “OX römorkörünün tasarımı üzerinde üç yılı aşkın süre çalıştık. Bu süreçte güvenebileceğimiz doğru tedarikçileri belirlemek en önemli adımlardan biriydi. Bu amaçla yalnızca deneyimli römorkör kaptanlarıyla değil, aynı zamanda bakım teknisyenleriyle de görüştük. Ortaya çıkan ortak görüş, SCHOTTEL ürünlerinin güvenilirliği, kullanıcı deneyimi ve performans açısından öne çıktığı yönündeydi.”

SCHOTTEL’in bakım ve servis desteği özelliklerine de değinen Gracey, “Her gemi düzenli bakım ister. SCHOTTEL bu konuda liderliğini kanıtlamış bir marka. Biz mini römorkör pazarında yeni bir çağ başlat-

Silverback Marine ve SCHOTTEL iş birliğiyle geliştirilen bu yenilikçi platform, kompakt römorkör tasarımında yeni bir dönemin kapılarını aralıyor.

mak istiyoruz ve SCHOTTEL bu yolculukta yalnızca Silverback’in değil, müşterilerimizin de ilk tercihi oldu.” dedi.

Kompakt Yapı, Maksimum Manevra Yeteneği

Yeni römorkör, her biri 216 kW giriş gücüne sahip, 850 mm pervane çapındaki iki SRP 100 azimut pervane ile donatılacak. 360 derece dönebilen bu sevk sistemleri, yüksek çekme gücü ile kompakt tasarımı birleştirerek, kısıtlı alanlarda bile güçlü performans sunacak. Bu teknoloji, OX serisinin temel vizyonu olan “maksimum performans, minimum boyut” hedefiyle mükemmel uyum sağlıyor.

Çok Yönlü ve Taşınabilir Bir Çözüm

Taşıma ve itme operasyonları için kullanılacak olan bu kompakt ve güçlü römorkör, kamyonla kolayca taşınabilir yapısıyla sahada hızlı operasyonlara olanak tanıyacak. Düşük su çekimi, üstün çeviklik ve kolay lojistik özellikleriyle bu mini römorkör, çok yönlü operasyonel kabiliyetler sunarak, genellikle yalnızca daha büyük römorkörlerle mümkün olan görevleri yerine getirebilecek.



Alfa Laval Aalborg Deniz Kazanları, Yakıt Esnekliği ve Elektrikli Hibrit Seçenekleriyle Yeni Standartlar Belirliyor

Alfa Laval, denizcilik sektöründe alternatif yakıt kullanımı ve emisyonların azaltılması yönündeki dönüşümlere yanıt olarak, hibrit ve hibrit kullanıma hazır olarak sunulabilen yakıt esnekliğine sahip yeni nesil Aalborg deniz kazanı çözümlerini sektöre buluşturdu.

SUMMARY

In response to the transformation in the maritime sector towards the use of alternative fuels and the reduction of emissions, Alfa Laval has introduced the new generation Aalborg marine boiler solutions with fuel flexibility, which can be offered as hybrid and hybrid ready.

2025 yılının başında pazara sunulan bu yenilikçi sistem, hem çevreci liman düzenlemelerine uyumu kolaylaştırıyor hem de yakıt tasarrufu sağlayarak gemi sahipleri-

nin emisyon hedeflerine ulaşmalarına katkı sağlıyor. Çözüm, lansmanından bu yana büyük ilgi gördü ve çok sayıda siparişle karşılık buldu.

Hibrit Kazanlara ve Kıyı Güç Sistemlerine Talep Artıyor

Denizcilik sektöründe alternatif yakıtlara geçiş ve emisyonların azaltılması hız kazanırken, hem gemi hem de liman altyapıları bu dönüşümü destekleyecek şekilde yeniden şekilleniyor. Gemi sahipleri, gelecekteki yakıt çeşitliliğine hazır donanımlara yatırım yaparken, dünya genelindeki limanlar da kıyı elektrik sistemi (OPS) yatırımlarını artırarak yavaş yavaş halindeki gemilerde emisyonları azaltmayı hedefliyor.

Bu değişimin arkasındaki en güçlü itici güç ise regülasyonlar. FuelEU Maritime, California At-Berth Yönetmeliği, Çin'in sıkı OPS zorunlulukları ve IMO'nun Kuzeydoğu Atlantik ECA bölgesi için hazırladığı yeni düzenlemeler, yavaş yavaş sırasında düşük emisyon sağlayan hibrit kazanlara olan ihtiyacı artırıyor.

Alfa Laval Aalborg deniz kazanları, hızla büyüyen OPS altyapısı ve yeşil liman operasyonları doğrultusunda, gemi sahiplerine yakıt esnekliği ve hibrit elektrik uyumluluğu sunarak hem bugünün hem de geleceğin gereksinimlerine yanıt veriyor.

Alfa Laval Küresel Satışlar Başkanı Jeppe Jacobsen, bu konuda şunları söylüyor: "Müşterilerimizin karbonsuzlaşma yolculuklarında önde olmalarını sağlayacak, geleceğe hazır çözümler geliştirmek için sürekli yenilik yapıyoruz. Sektörde bir ilk olan hibrit ve hibrit kullanıma hazır kazanlarımız; performans, uyarlanabilirlik ve çevresel regülasyonlara tam uyum açısından güçlü bir çözüm sunuyor."

Eşsiz Esneklik ve Operasyonel Verimlilik

Yeni nesil Aalborg kazanları, hem yakıtlı çalışan hem de elektrikli sistemlerle entegre edilebilen hibrit ve hibrit kullanıma hazır konfigürasyonlarla sunulabiliyor. Platform, yakıt esnekliği ile öne çıkıyor; kazanlar, mineral yağlar ve biyoyakıtlarla çalışabilecek şekilde yapılandırılabilir. Ayrıca gemi sahibinin tercihinin göre LNG, metanol veya gelecekte amonyak gibi alternatif bir yakıt için de uyarlanabilir.

Hibrit kullanıma hazır konfigürasyon, başlangıçta yalnızca yakıtlı çalışmak üzere tasarlanıyor ancak ileride elektrikli bağlantı sistemlerinin entegre edilmesine olanak tanıyor. Böylece limandayken kıyı elektrikliğine bağlanarak sıfır emisyonla buhar üretimi sağlanabilir; bu da yakıt maliyetlerini ortadan kaldırırken yardımcı motorların yükünü de azaltıyor.



Electric hybrid and hybrid-ready boilers

Generate steam with shore power

Alfa Laval Aalborg boiler solutions



Raymarine ve Orca Ortaklığıyla Denizde Rota Planlamasında Yeni Dönem

Denizde başarılı bir gün ile zorlu bir gün arasındaki fark, doğru rota planlamasından geçiyor. Tekne kullanıcıları için hava koşullarını önceden bilmek ve seyir sırasında karşılaşılabilecekleri zorlukları önceden görmek büyük önem taşıyor. Bu noktada devreye giren Orca, üstün planlama özellikleriyle öne çıkıyor. Şık haritalar, hassas hava tahminleri, hava koşullarını dikkate alan rota planlaması ve önerilen demirleme noktaları ile marinalar sunan Orca, telefon, tablet veya bilgisayar gibi tüm cihazlarda çalışarak kullanıcıya her an plan yapma imkânı tanıyor.

SUMMARY

The difference between a successful day at sea and a difficult day lies in proper route planning. It is of great importance for boat users to know the weather conditions in advance and to foresee the difficulties they may encounter during the cruise. This is where Orca comes into play and stands out with its superior planning features. Offering stylish maps, precise weather forecasts, route planning that takes weather conditions into account, and marinas with suggested anchoring points, Orca works on all devices such as phones, tablets or computers, allowing users to plan at any time.

Geleneksel chartplotter'lar çoğu tekne kullanıcısı için sadece bir seyir aracı olarak görülüyor; çünkü genellikle tekneye sabitlenmiş olan bu cihazlar, planlama iş-

lemlerinin çoğunun evde yapılmasına neden oluyor. Bu sorunu ortadan kaldırmak amacıyla Orca ve Raymarine iş birliğine gitti. Artık tek bir butonla Orca uygulamasından oluşturulan rotalar, Raymarine Axiom chartplotter'a anında aktarılabilir.

Orca; hava durumu, teknenin performansı ve kullanıcı tercihlerini dikkate alarak motorlu ve yelkenli tekneler için en uygun rotaları oluşturuyor. Sadece gitmek istediğiniz yeri yazmanız yeterli; Orca geri kalan tüm planlamayı sizin yerinize yapıyor. Yol üzerindeki hava durumunu da anında göstererek güvenli seyir imkânı sunuyor. Rota üzerindeki durakların eklenmesiyle sürenin ve hava şartlarının nasıl değiştiği de kolayca görüntülenebiliyor.

Daha önce .GPX dosyalarıyla yapılan rota paylaşımı, artık doğrudan Raymarine Axiom cihazlarına entegrasyon sayesinde çok daha kolay hale geliyor. Orca uygulamasında rota planlayıp "Axiom'a Gönder" butonuna bastığınızda rota birkaç saniye içinde cihazınızda görünüyor. Rota, Axiom'un "Rota Listesi"nde en üstte yer alı-

yor. Ne SD karta ne de karmaşık eşleştirme adımlarına gerek kalıyor. Seyir halindeyken planlar değişebilir. Orca'nın Otomatik Yeniden Rota Oluşturma özelliği, güzergâhtan sapıldığında veya hava durumu değiştiğinde rotayı güncelliyor. Axiom üzerindeki rotayı yenilemek için tekrar "Axiom'a Gönder" demeniz yeterli.

Raymarine ve Orca arasındaki bu iş birliği, mobil cihazlar ve chartplotter'lar arasında rota paylaşımında yeni bir standart oluşturuyor. Eğer bir Raymarine Axiom cihazına sahipseniz, cihazınızı en güncel sürüme yükselterek bu yeniliği kullanmaya hemen başlayabilirsiniz.

Ayrıca Orca Core sistemi, Axiom kullanıcıları için ideal bir yardımcı. Orca Core; Raymarine Quantum Radar, Raymarine Otomatik Pilotlar ve Raymarine ekranları ile entegre çalışarak telefon ve tablet üzerinden radar kontrolü, otomatik pilot kontrolü ve daha doğru rüzgâr verileri sunuyor. Gelişmiş GPS ve pusulası sayesinde daha güvenli ve hassas bir seyir deneyimi sağlıyor.



Wärtsilä'nin Fit4Power Çözümü, ONE Maestro Konteyner Gemisinde Yakıt ve Emisyon Tasarrufu Sağlayacak

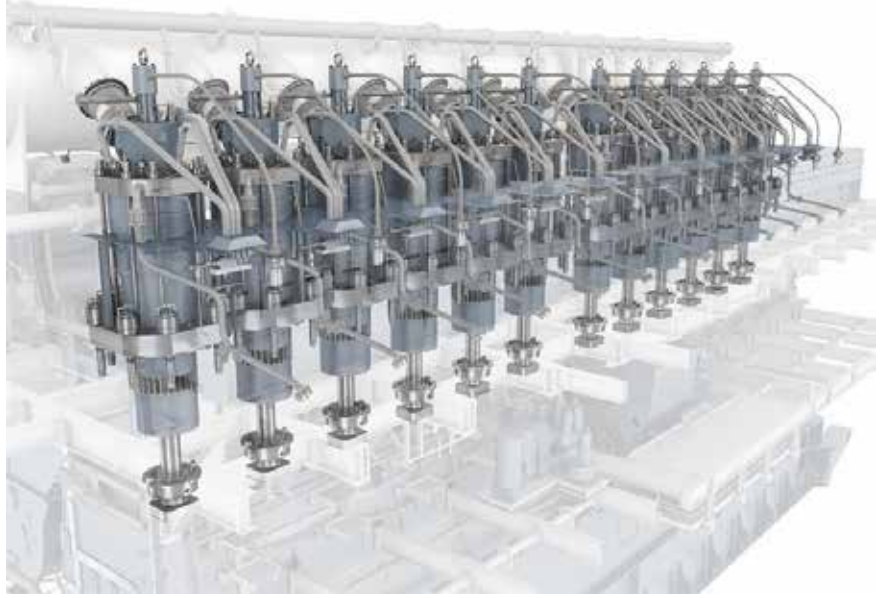
Teknoloji grubu Wärtsilä, Ocean Network Express (ONE) şirketine ait "ONE Maestro" adlı konteyner gemisi için, motor güç optimizasyonu sağlayan Fit4Power dönüşüm paketini tedarik edecek. Söz konusu dönüşüm, geminin motor gücünü ideal seviyeye indirerek yakıt tüketimini ortalama %13 oranında azaltmayı, dolayısıyla da emisyonları düşürmeyi hedefliyor. Bu dönüşüm, geminin operasyonel ömrünü de uzatacak.

SUMMARY

Technology group Wärtsilä will supply its Fit4Power upgrade package for the container vessel "ONE Maestro", operated by Ocean Network Express (ONE). This upgrade aims to optimize the vessel's engine power to an ideal level, reducing fuel consumption by an average of 13%, and thereby lowering emissions. Additionally, the transformation is expected to extend the vessel's operational lifetime.

Sipariş, Wärtsilä tarafından 2025'in ilk çeyreğinde alındı. Fit4Power çözümü kapsamında, gemi motorunda yapılan teknik ayarlamalarla motor daha verimli hale getirilirken, yakıt ve yağ tüketimi de azaltılıyor. Uygulama sonrası, geminin yıllık karbon emisyonunun yaklaşık 4.000 ton düşeceği öngörülmüyor.

6700 TEU kapasiteli ONE Maestro, tasarım olarak saatte 27 knot hıza uygun üretilmiş



bir konteyner gemisi. Ancak gemi halihazırda, IMO'nun Karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII) gibi düzenlemelerle uyumlu şekilde daha düşük ve yakıt tasarruflu hızlarda faaliyet gösteriyor. Wärtsilä'nin Fit4Power çözümü ile birlikte geminin CII uygunluğunun yaklaşık dört yıl uzatılması bekleniyor. Ocean Network Express Ürün ve Ağ Bölümü Küresel Başkanı Hiroki Tsujii, şu değerlendirmede bulundu: "Wärtsilä'nin Fit4Power çözümü, operasyonel ihtiyaçlarımızla birebir örtüşüyor. Yakıt tüketimini azaltırken motor performansını koruyarak, sürdürülebilirlik hedeflerimize ulaşmamıza destek veriyor. Teknoloji yatırımlarımızı artırarak filomuzu geleceğe hazırlıyoruz."

Dönüşüm paketi kapsamında:

- İki yeni turboşarj cihazı,
- Wärtsilä Akıllı Yanma Kontrolü (ICC) sistemi,

- Wärtsilä Veri Toplama Ünitesi (WDCU) sayesinde uzaktan izleme, bulut tabanlı hizmetler ve yakıt verimliliği optimizasyonu sağlanacak.
- Ayrıca Expert Insight dijital bakım hizmeti ve uzaktan operasyonel destek de dönüşümün bir parçası olacak.

Wärtsilä Marine Yedek Parça ve Saha Hizmetleri Başkan Yardımcısı Stefan Wiik, şu ifadeleri kullandı: "2050'ye kadar sıfır emisyon hedefiyle ilerleyen gemcilik sektörü için her araç önemli. Fit4Power gibi çözümlerle mevcut filonun karbon ayak izini bugünden azaltmak mümkün."

Wärtsilä'nin 2023 Baharında piyasaya sunduğu Fit4Power çözümü, bugüne kadar 17 gemiye başarıyla entegre edildi ve yeni dönüşümler için yoğun talep almaya devam ediyor.

Auramarine'den Metanolde Su İçeriğini Ölçen Yeni Teknoloji

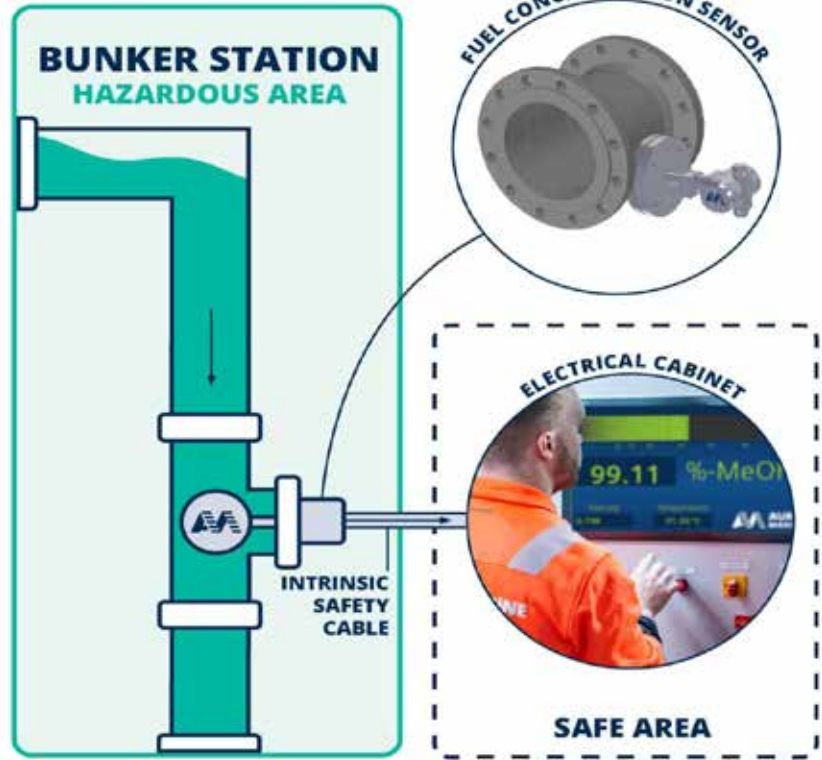
Denizcilik sektörünün lider yakıt besleme sistemleri üreticilerinden Auramarine, metanoldeki su oranını ölçmeye yarayan yeni teknolojisini tanıttı. Auramarine Water Content Analyser (AM Water Content Analyser) adlı bu cihaz, alternatif yakıt kullanımı sırasında oluşabilecek riskleri ve maliyetleri azaltmayı amaçlıyor. Şirket, bu yenilikle birlikte denizcilikte metanol kullanımının önündeki engelleri azaltarak enerji dönüşümüne katkı sağlamayı hedefliyor.

SUMMARY

One of the leading fuel supply system manufacturers in the maritime industry, Auramarine has introduced a new technology designed to measure the water content in methanol. The device, called the Auramarine Water Content Analyser (AM Water Content Analyser), aims to reduce the risks and costs that may arise during the use of alternative fuels. With this innovation, the company seeks to help overcome the barriers to methanol use in shipping and contribute to the industry's energy transition.

Yeni analizör, metanolün denizcilikte alternatif yakıt olarak giderek daha fazla tercih edilmesiyle birlikte geliştirildi. Metanol, doğal olarak su barındırabilen bir yakıt olup bu su, yakıtta ya kazayla ya da kasıtlı olarak karışabiliyor. Yüksek su içeriği, yakıtın ısı değeri düşürerek verimliliği azaltıyor ve dolayısıyla yakıt tüketimini artırıyor. Bazı durumlarda, su oranı sınırların üzerine çıktığında yakıtın boşaltılması gerekiyor. Bu da gemi operatörleri için zaman

WATER IN METHANOL MEASUREMENT



kaybı ve ek maliyet anlamına geliyor. Auramarine'in verdiği örneğe göre; bir Ro-Ro gemisinin yılda 27.000 ton yeşil metanol tüketmesi ve metanolün ton başına ortalama 1.196 avro fiyatla temin edilmesi durumunda, yakıttaki %5 su oranı operatörün yaklaşık 1,6 milyon avro zarar etmesine yol açabiliyor. Bu riskleri önlemek amacıyla geliştirilen AM Water Content Analyser, metanol işleme hattına doğrudan bağlanabilen inline bir ölçüm cihazı. Özellikle ana bunker hattına flanşlı gövdesiyle kolayca monte edilebiliyor. Cihaz, bir sensör aracılığıyla metanoldeki su konsantrasyonunu

analiz ediyor ve operatöre anlık veri sunuyor. Auramarine CEO'su John Bergman, şu değerlendirmede bulundu: "Metanol kullanımı, sera gazı emisyonlarını azaltma potansiyeli nedeniyle sektör genelinde hızla artıyor. 2022 yılında sektörün ilk metanol yakıt besleme ünitesini geliştirerek bu dönüşümde öncülük ettik. Şimdi ise AM Water Content Analyser ile gemi sahipleri ve operatörlerin metanol kullanımını daha güvenli, verimli ve düşük maliyetli hale getirmelerine olanak sağlıyoruz. Bu teknoloji, enerji dönüşümünde bir sonraki adımı atmaları için güçlü bir araç sunuyor."

Dufour'dan Devrim Niteliğinde Yenilik: 3D Yelkenli Yapılandırıcı ile Hayalinizdeki Tekneyi Kişiselleştirin

Dufour, yelkenli dünyasında bir ilke imza atarak devrim niteliğindeki yeni 3D yapılandırıcısını tanıttı. Bu yenilikçi araç ilk olarak Dufour 48 modeliyle kullanıcıların beğenisine sunuluyor. Hayalinizdeki yelkenliyi gerçekçi bir deniz ortamında anında tasarlayıp tüm detaylarıyla kişiselleştirmeniz artık mümkün.

SUMMARY

Dufour has made a groundbreaking move in the world of sailing by introducing its revolutionary new 3D configurator. This innovative tool is being launched with the Dufour 48 model, offering users an immersive experience. You can now instantly design your dream yacht in a realistic marine environment and personalize it down to the finest detail.



Dufour'un özelleştirme konusundaki öncülüğü, bu yeni arayüzle bambaşka bir boyut kazanıyor. Son derece işlevsel, interaktif ve gerçekçi olan bu yapılandırıcı sayesinde ideal yelkenlinizi tasarlamak hiç olmadığı kadar kolay ve keyifli hale geliyor. Dufour yatlarında seyir yapmak kadar sezgisel ve kullanıcı dostu olan sistem, ister ilk kez tekne sahibi olacaklar için ister deneyimli denizciler için yönlendirici bir deneyim sunuyor.

Gerçek Zamanlı 3D Görselleştirme ile Donatılmış İlk Yelkenli Konfigüratörü

Dufour'un yeni 3D yapılandırıcısı, gerçek zamanlı render teknolojisi sayesinde olağanüstü bir görsel deneyim sağlıyor. Bu gelişmiş sistemle birlikte Dufour 48 modeli, markanın bu yenilikçi aracı kullandığı ilk yelkenli olarak öne çıkıyor.

Kullanımı kolay ve mantıklı bir arayüzle geliştirilen yapılandırıcı, gelecekteki yelkenliniz için tüm özelleştirme seçeneklerini detaylı biçimde keşfetmenize olanak tanıyor. Modelin sunduğu farklı dış yapı konfigürasyonları arasında hardtop, bimini veya standart versiyon yer alıyor. Bu seçenekler, yelkenlinin hem fonksiyonelliğini hem de estetik çizgisini kişisel zevklere göre şekillendirme imkânı sunarken, dış mekân döşeme alternatifleriyle genel görünüm tamamlanıyor.

İç Mekân Kişiselleştirme

Dış mekân tasarımınızı belirledikten sonra ana salona adım atın. Ön ya da yan mutfak yerleşimi arasında seçim yaparak yaşam stiline en uygun düzeni anında görselleştirin.



İç mekânda konfigürasyon seçenekleri:

- Ön bölüm: Ada yataklı ve iki banyolu kabin mi, yoksa her biri banyolu iki ayrı kabin mi?
- Arka iskele tarafı: Banyo, depo alanı ya da Pullman kabin?
- Arka sancak tarafı: Banyo mu yoksa özel bir ofis alanı mı?

İç dekorasyonda ahşap kaplamadan döşeme stiline kadar birçok farklı seçenekle Dufour 48'i tarzınıza göre şekillendirin.

Tasarımı Tamamlayın ve Uzman Desteği Alın

Tasarımınızı tamamladıktan sonra yapılandırmanızı kaydedebilir, daha sonra



gözden geçirip değiştirebilirsiniz. Hazırladığınız konfigürasyon, bulunduğunuz bölgedeki Dufour uzmanına iletilerek sizinle en kısa sürede iletişime geçmesi sağlanır.

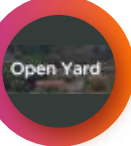
Yeni Modeller İçin Teknolojik Destek

Dufour, sahiplerine hayallerindeki yelkenliyi yaratma fırsatı sunarken, bu yeni yapılandırıcıyla bir adım daha ileriye gidiyor. Dufour 48'i istediğiniz yerden, istediğiniz cihazla tasarlamanız artık mümkün. Bu yenilik, 2025/2026 döneminde piyasaya çıkacak modelleri de destekleyecek. Merakla beklenen Dufour 54 için yapılandırıcı çok yakında kullanıma sunulacak.



Dış Mekân Kişiselleştirme Seçenekleriyle Güverte Tasarımında Tam Kontrol
Dufour 48, dış mekân kişiselleştirme alanında sunduğu zengin seçeneklerle öne çıkıyor. Kullanıcılar, güverte kaplamasında flexi tik, doğal ahşap veya kaymaz yüzey gibi alternatifler arasından seçim yapabiliyor. Ayrıca antifouling rengi, salma (keel) boyutu ve dümen tasarımı gibi önemli teknik detaylar da tamamen kullanıcının tercihine bırakılıyor.

FUAR TAKVİMİ

- **OPEN YARD**
22-24 Ağustos 2025
Hallberg-Rassy - Vagen 1, 474 31 Ellös
- **COPENHAGEN BOAT SHOW**
28- 31 Ağustos 2025
Søhesten 9, Ishøj Limanı - 2635 Ishøj
- **BÅTER I SJØEN**
29.08. - 01.09.2025
Aker Brygge Marina - Stranden 30, 0250 Oslo
- **ALT PÅ SJØEN**
29.08. - 31.08.2025
Gustavsberg Limanı - Kattholmen, Odelbergs väg 4, 134 40 Gustavsberg
- **BOOT & FUN INWATER**
29.08. - 31.08.2025
Marina in den Havelauen von Werder (Havel) Hafenpromenade / Zum Großen Zernsee 6, 14542 Werder (Havel)
- **SMM MARINE INTERIORS TRADE FAIR**
01.09. - 04.09.2025
Hamburg Messe und Congress GmbH - Messeplatz 1, 20357 Hamburg
- **NEVA 2025**
23- 26 .09. 2025
Expoforum, Saint Petersburg, Rusya
- **EUROPORT ROTTERDAM**
04- 07. 11. 2025
Rotterdam Ahoy, Rotterdam, Netherlands
- **MARINTEC CHINA: DENİZCİLİK FUARI**
02- 05 Aralık 2025
Shanghai/ Çin
- **BOOT DÜSSELDORF: ULUSLARARASI YATÇILIK FUARI**
17- 25 Ocak 2026
Düsseldorf, Messe Düsseldorf

Sea Business World

DENİZ TİCARET, SANAYİ, TEKNOLOJİ, MÜHENDİSLİK, MALZEME, YAŞAM VE İŞ DÜNYASI DERGİSİ

www.seabusinessworld.com

KARİYER

MARKA
DANIŞMANLIĞI

www.kariyermarkadanismanligi.com

MEDYA
İLETİŞİM
REKLAM
PROJE YÖNETİMİ
ORGANİZASYON HİZMETLERİ

YAPI MAGAZİN

www.yapimagazin.com

İNŞAAT, MİMARLIK, MALZEME, YAPI TEKNOLOJİLERİ DERGİSİ

hs

www.havuzsauna.com

HAVUZ & SAUNA

HAVUZ, SAUNA, SPA, PEYZAJ MİMARLIĞI DERGİSİ

Sea Business World

DENİZ TİCARET, SANAYİ, TEKNOLOJİ, MÜHENDİSLİK, MALZEME, YAŞAM VE İŞ DÜNYASI DERGİSİ



sbwmagazine



seabusinessworld



Sea Business World



www.seabusinessworld.com

info@seabusinessworld.com