

Sea Business World

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

www.seabusinessworld.com / Kasım-Aralık 2025

Deniz İş Dünyasının Bilgi Rotası



HABER

- IMO'dan 22 Stratejik Karar: Kapasite Geliştirme ve Uyum Mekanizmaları Güçleniyor
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, "2025 Yılı Türk Denizciliğinin Altın Yılı Olarak Tarihe Geçti"

RÖPORTAJ

- "HASGEM İçin Kalite, Uzun Vadeli Sürdürülebilir Performansı Garanti Altına Alan Temel Bir Değerdir"
- Kaptan Tayfun Kızılay, "Pilotajda Tecrübe ve Liyakat, Artan Trafik Risklerini Yönetmenin Anahtarıdır"
- "KTÜ, Yenilikçi ve Sürdürülebilir Denizcilik Eğitim Modeliyle Örnek Olmayı Hedefliyor"

LİMAN- LOJİSTİK

Dünyanın En İyi Konteyner Limanları Açıklandı

FUAR TAKVİMİ





Dünyaya iyi bak!

145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle hem sektörümüzde fark yaratıyor hem de dünyanın geleceğini korumak için çalışıyoruz. Dünyaya iyi bakmak için üzerimize düşeni yapıyoruz.



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Finanskent Mah. Finans Cad. No: 46 K3 Blok 12. Kat Ofis No: 74
Ümraniye/İstanbul

T. 0850 420 8136 **F.** 0216 545 0301



Geminizin Tam Kontrolu Sizde!

400'ü Aşkın Geminin Güvendiği Caretta ERP,
Köprüüstünden Ofise Kesintisiz ve Entegre Sistem Deneyimi.

BELGE YÖNETİMİ

SATIN ALMA

HSEQ

MÜRETTEBAT

OPERASYONLAR

PMS



400+ Gemi | 3 Kıta | 20+ Yıllık Deneyim



 **CARETTA ERP**
SHIP MANAGEMENT SYSTEM

KARİYER MEDYA YAYINCILIK REKLAMCILIK VE TANITIM HİZMETLERİ ADINA

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

Editörler
Eda Gedikoğlu
eda@seabusinessworld.com
Ezgi Taşlı Özbey
ezgi@seabusinessworld.com

Proje ve Reklam Satış Müdürü
Çiğdem Kurut
cigdem@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
Kasım - Aralık 2025
Sayı: 3

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

ALM MARİNE
BEŞİKTAŞ MARİNE
CARETTA ERP
HASEM
KARİYER MEDYA YAYINCILIK
LAYHER
PERCON
QSM GLOBAL
TURBOTÜRK
TURK P&I

39
ARKA KAPAK
1
23
71
37
57
9
ARKA KAPAK İÇİ
ÖN KAPAK İÇİ



HABERLER

- 04 IMO'dan 22 Stratejik Karar: Kapasite Geliştirme ve Uyum Mekanizmaları Güçleniyor
- 06 Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, "2025 Yılı Türk Denizciliğinin Altın Yılı Olarak Tarihe Geçti"
- 10 2026 Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'nda Denizyolu Taşımacılığına Yön Veren Stratejik Başlıklar Açıklandı
- 11 BIMCO, Yeni Denizcilik Dijitalleşme Ağ'ını Başlatıyor
- 12 Küresel Gaz Taşımacılığında Yeni Dönem: LPG, Etan ve Amonyakta Rekor Büyüme ve Artan Risk Profili
- 18 İMEAK DTO, "Denizyolu Taşımacılığında 2025 ve 2026 İçin Büyüme Beklentileri Artıyor"
- 20 UNCTAD, Küresel Deniz Taşımacılığının Geleceğini Şekillendirecek 10 Kritik Eylemi Açıkladı
- 27 Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatta Rekor Seviyeye Ulaştı

DENİZ TİCARETİ

- 36 ABD-Çin Arasında Liman Ücretleri İçin Bir Yıllık Ateşkes Anlaşması

RÖPORTAJ

- 41 "HASEM İçin Kalite, Uzun Vadeli Sürdürülebilir Performansı Garanti Altına Alan Temel Bir Değerdir"
- 51 Kaptan Tayfun Kızılay, "Pilotajda Tecrübe ve Liyakat, Artan Trafik Risklerini Yönetmenin Anahtarıdır"
- 47 "KTÜ, Yenilikçi ve Sürdürülebilir Denizcilik Eğitim Modeliyle Örnek Olmayı Hedefliyor"

GEMİ İNŞA- YAN SANAYİ

- 55 Norsepower, Idemitsu Tankers ile Çığır Açan Bir Anlaşma İmzaladı: Rotor Yelkenleriyle Donatılmış İlk Vlcc Modeli

LİMAN- LOJİSTİK

- 60 Dünyanın En İyi Konteyner Limanları Açıklandı

YELKEN- TEKNE- MARİNA

- 66 Türkiye'nin Marinaları 2025'te Öne Çıkıyor
Hamdan bin Zayed'in Himayesinde Abu Dabi Denizcilik Ödülleri Sahiplerini Buldu

YAŞAM

- 72 Güneş Enerjili Sessiz Yat Atlantik'i Geçiyor: Yolculuk Anbean İzlenebiliyor

ÜRÜN TANITIMLARI

- 73 ViaSat-3 Çağı Başladı: NexusWave ile Daha Hızlı ve Esnek Deniz Bağlantısı
- 76 Mitsubishi Shipbuilding ve Nippon Steel'den LCO₂ Tanklarında Çığır Açan Teknoloji

80 FUAR TAKVİMİ

Editörden



Eda GEDİKOĞLU

eda@seabusinessworld.com

SeaBusinessWorld ile Yeni Yıla Güçlü Bir Başlangıç

2025'te gördüğümüz sıcak karşılama, 2026'da daha büyük bir enerjiyle üretme motivasyonumuzu artırıyor.

2025'i uğurlarken, denizcilik sektörünün tüm dinamiklerini bir araya getiren dopdolu bir yılın son sayısıyla karşınızdayız. SeaBusinessWorld olarak sektöre yeni adım attığımız bu dönemde, gösterdiğiniz ilgi ve sıcak karşılama için tüm okurlarımıza ve paydaşlarımıza gönülden teşekkür ederiz. Kısa sürede gördüğümüz bu güçlü ilgi, dergimizin doğru zamanda, doğru vizyonla sektöre katıldığını bizlere bir kez daha gösteriyor.

Küresel Denizciliğin Yeni Kodları

Bu sayımızda, deniz taşımacılığından marina işletmeciliğine, alternatif yakıt teknolojilerinden küresel regülasyonlara, finansmandan liman operasyonlarına kadar geniş bir çerçeveyi ele alıyoruz. Küresel gaz taşımacılığında rekor büyümeyi ortaya koyan UK P&I analizi, IMO'nun

geleceği şekillendirecek 22 stratejik kararı, UNCTAD'ın açıkladığı 10 kritik eylem, Türkiye'nin denizcilikte "altın yıl" olarak kayda geçen 2025 performansı ve Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'nda açıklanan sektör öncelikleri, bu dönemin en dikkat çekici gelişmeleri arasında yer alıyor.

Bu sayımızda ayrıca sektörün üç önemli aktörüyle gerçekleştirdiğimiz özel röportajlar da yer alıyor. Kırk yıllık deneyimiyle pilotaj hizmetlerinin risk yönetimi ve operasyonel verimliliğine ışık tutan Kaptan Hasan Tayfun Kızılay, "pilotajda tecrübe ve liyakatin artan trafik yoğunluğunu yönetmenin temel anahtarı" olduğunu vurguluyor. Denizcilik eğitiminde Türkiye'nin referans merkezlerinden biri olan Karadeniz Teknik Üniversitesi'nin yeni vizyonunu ise KTÜ Rektörü Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı ile ele aldık ve üniversitenin 2024–2028 Stratejik Planı doğrultusunda kalite, araştırma kapasitesi ve uluslararasılaşma odağında şekillenen sürdürülebilir eğitim modelini konuştuk. Gemi bakım-onarım, teknik servis ve su altı hizmetlerinde mühendislik temelli yaklaşımıyla öne çıkan HASGEM'in sektördeki konumunu ve 2026 hedeflerini konuştuğumuz HASGEM Kurucusu ve Genel Müdürü Habib Şükür kaliteyi sürdürülebilir performansın vazgeçilmez şartı olarak tanımladı.

Sektörün önemli kurumlarından gelen açıklamalar ve raporlar da bu sayıda geniş yer buluyor. IMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Loydu, DNV ve BIMCO Gard gibi küresel oyuncuların raporları; hem risk yönetimi hem dijitalleşme hem de enerji dönüşümü alanlarında yeni dönemin kodlarını ortaya koyuyor. Liman ve lojistik ekosisteminde ise Mersin'den Oslo'ya, Rotterdam'dan Philadelphia'ya uzanan geniş bir yelpazede emisyon azaltımı, kapasite planlaması ve yeni terminal yatırımları dikkat çekiyor.

Bu sayıda ayrıca; sektör profesyonelleriyle gerçekleştirdiğimiz röportajlar, Türkiye'nin ilk kez üstlendiği GFCM başkanlığı, su ürünleri sektöründeki bölgesel güçlenme ve eğitim kurumlarımızın sürdürülebilir denizcilik vizyonu da özel başlıklar arasında yer alıyor.

2025'in yoğun gündemi, bize bir kez daha denizcilik sektörünün hem küresel ekonominin hem de teknolojik dönüşümün merkezinde yer aldığını hatırlatıyor. SeaBusinessWorld olarak amacımız; bu büyük ekosistemin tüm seslerini, tüm verilerini ve tüm yeniliklerini doğru, güncel ve güvenilir bir şekilde sizlere ulaştırmak.

Yeni yılda da aynı enerjiyle üretmeye, araştırmaya ve denizciliğin geleceğini birlikte şekillendirmeye devam edeceğiz.

2026'nın tüm okuyucularımıza sağlık, başarı ve yeni ufuklar getirmesini diliyoruz. SeaBusinessWorld ailesine katıldığınız, bizi tercih ettiğiniz ve bu yolculukta yanımızda olduğunuz için teşekkür ederiz.

Birlikte daha da güçleneceğimiz nice yıllara...

E. Gedikoglu

IMO'dan 22 Stratejik Karar: Kapasite Geliştirme ve Uyum Mekanizmaları Güçleniyor

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 34. Genel Kurul oturumu, Londra'da gerçekleştirilen toplantılarla sona erdi. Genel Kurul, IMO kurallarına uyumu güçlendirmeyi ve Üye Devletlerin teknik kapasitesini artırmayı hedefleyen yeni Kapasite Geliştirme Stratejisi dâhil olmak üzere toplam 22 karar kabul etti. Ayrıca, 2026-2027 döneminde görev yapacak yeni Konsey üyeleri belirlendi ve örgütün bütçe ile çalışma programı onaylandı.

SUMMARY

The 34th session of the International Maritime Organization (IMO) Assembly concluded in London with a series of key decisions. The Assembly adopted a total of 22 resolutions, including the new Capacity Development Strategy aimed at strengthening compliance with IMO regulations and enhancing the technical capabilities of Member States. In addition, the new IMO Council for the 2026-2027 biennium was elected, and the Organization's budget and work programme were approved.



■ IMO Genel Sekreteri
Arsenio Dominguez

IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, oturumun kapanışında üye devletlerin "katılım ve iş birliği ruhunu" memnuniyetle karşıladığını belirterek şu değerlendirmede bulundu:

"Bu Genel Kurulun önüne gelen her konu başarıyla sonuçlandırıldı. Ortak vizyonu

somut çıktılara dönüştürdünüz ve IMO'nun yönetişimini daha da güçlendirdiniz."

Kapasite Geliştirme Stratejisi: Uyum, İşbirliği ve Sürdürülebilir Finansman

Genel Kurulun en önemli çıktılarından biri olan Kapasite Geliştirme Stratejisi, özel-

likle Küçük Ada Devletleri (SIDS) ve En Az Gelişmiş Ülkeler (LDCs) başta olmak üzere tüm IMO üyelerinin uluslararası düzenlemeleri etkin şekilde uygulamasına destek olmayı amaçlıyor. Strateji; ulusal denizcilik politikalarının güçlendirilmesi, sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle uyumlu büyüme ve çevresel korumayı merkeze alıyor.

Strateji, daha önce Teknik İşbirliği Komitesi'nin (TC 75) onayından geçmişti.

Stratejinin temel hedefleri şöyle sıralanıyor:

- IMO sözleşmelerinin etkin uygulanmasının artırılması
- Kapasite geliştirme araçlarının çeşitlendirilmesi ve genişletilmesi
- Uluslararası ve bölgesel iş birliklerinin güçlendirilmesi
- Teknik işbirliği projelerinin verimli yönetimi ve koordinasyonu
- Kapasite geliştirme için sürdürülebilir finansman ve kaynak mobilizasyonu

2024–2029 Revize Stratejik Plan: 8 Ana Yönelim

Genel Kurul, IMO'nun 2024–2029 yıllarını kapsayan Revize Stratejik Planını da kabul etti. Plan; kuruluşun misyon, vizyon, stratejik ilkeler ve performans göstergelerini güncellenmiş haliyle içeriyor. Ayrıca IMO organlarının 2026–2027 dönemine ilişkin çalışma programları da düzenlendi.

Revize Stratejik Plan kapsamında belirlenen sekiz stratejik yönelim şu şekilde:

- **SD 1:** IMO kurallarının uygulanmasının kapasite geliştirme ile desteklenmesi
- **SD 2:** Yeni ve gelişen teknolojilerin düzenleyici çerçeveye entegrasyonu
- **SD 3:** İklim değişikliğine yanıt ve uluslararası taşımacılıktan kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması
- **SD 4:** Okyanus yönetişimine katkının sürdürülmesi
- **SD 5:** Küresel tedarik zinciri dayanıklılığı, kolaylaştırma ve ticaret güvenliğinin artırılması
- **SD 6:** Denizcilikte insan unsurunun güçlendirilmesi
- **SD 7:** Uluslararası denizcilik düzenlemelerinin etkinliğinin artırılması
- **SD 8:** IMO'nun kurumsal etkinliğinin güçlendirilmesi

Genel Kurul ayrıca, tüm IMO organlarında Stratejik Plan'ın uygulanması için tek tip yaklaşımın benimsenmesini kararlaştırarak, planlama ve raporlama süreçlerinin daha etkin hale getirilmesini hedefledi.



Sonuç Odaklı Bütçe: 2026–2027 Dönemi

IMO Genel Kurulu, örgütün 2026–2027 dönemine ilişkin iki yıllık bütçesini de kabul etti. Toplam bütçe:

- **2026 yılı:** £43,367,000
- **2027 yılı:** £44,060,000
- **Toplam:** £87,427,000

Bu bütçe; üye devlet katkılarından karşılanacak £76,835,000 ile finanse edilecek.

2026–2027 IMO Konseyi Seçildi

Genel Kurul, 28 Kasım'da yaptığı oylamada 40 üyeli yeni IMO Konseyini seçti. Yeni Konsey, 3 Aralık'ta gerçekleştirilen 136. oturumunda Victor Jiménez (İspanya) Konsey Başkanı, Amane Fethallah (Fas) – Başkan Yardımcısı olarak yeniden seçildi.

Diğer Önemli Kararlar

Genel Kurul, aşağıdaki alanlarda da önemli kararlar aldı:

- IMO Üye Devlet Denetim Planı'nın ikinci döngüsü için çerçeve ve prosedürlerin kabulü
- Entegre IMO Kimlik Numarası Sistemi'nin genişletilmesi
- Arapça'nın Genel Kurulun çalışma dillerinden biri olarak tanınması
- IMO'nun denetim, finans, prosedür ve uyum alanındaki kılavuzlarının güncellenmesi

Kabul Edilen Tüm Kararlar

- **A.1196(34)** – 2024–2029 dönemi için Revize Stratejik Plan
- **A.1197(34)** – Stratejik Plan'ın uygulanması

- **A.1198(34)** – Üye Devlet katkı borçları
- **A.1199(34)** – Denetlenmiş mali tablolar
- **A.1200(34)** – 2026–2027 sonuç odaklı bütçe
- **A.121(34)** – Sivil toplum kuruluşları ile ilişkiler
- **A.1202(34)** – GMDSS kapsamında uydu iletişim ücretleri
- **A.1203(34)** – GMDSS uydu iletişim sistemleri için kriterler
- **A.1204(34)** – 2025 Uyarı ve Gösterge Kodu
- **A.1205(34)** – Kapasite Geliştirme Stratejisi
- **A.1206(34)** – 2025 Liman Devleti Kontrol Prosedürleri
- **A.1207(34)** – 2025 HSSC Anket Kılavuzları
- **A.1208(34)** – IMO III Kod kapsamındaki 2025 yükümlülükler listesi
- **A.1209(34)** – IMO Kuruluş Sözleşmesi konsolide metni
- **A.1210(34)** – 2021 IMO Sözleşme değişikliklerinin kabulü çağrısı
- **A.1211(34)** – Üye Devlet Denetim Planı çerçevesi
- **A.1212(34)** – Katkı Teşvik Planının verimliliği
- **A.1213(34)** – Genel Kurul İçtüzüğü
- **A.1214(34)** – Genel Kurul toplantılarının halka açık yayın koşulları
- **A.1215(34)** – Entegre IMO Kimlik Numarası Sistemi
- **A.1216(34)** – Üye devletler arasında gider dağılımı
- **A.1217(34)** – Arapça'nın çalışma dili olarak eklenmesi

“2025 Yılı Türk Denizciliğinin Altın Yılı Olarak Tarihe Geçti”

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Deniz Ticaret Odası Müşterek Meslek Komiteleri 7. Toplantısı’nda yaptığı kapsamlı değerlendirmelerde 2025 yılının Türk denizcilik sektörü için bir dönüm noktası olduğunu vurguladı. Karadeniz’de iki gemide yaşanan patlamalara ilişkin sürecin yakından takip edildiğini belirterek sözlerine başlayan Uraloğlu, hem sahadaki hızlı müdahaleleri hem de sektörün son yıllarda elde ettiği stratejik başarıları detaylarıyla paylaştı.

SUMMARY

Speaking at the 7th Joint Professional Committees Meeting of the Chamber of Shipping, Minister of Transport and Infrastructure Abdulkadir Uraloğlu underscored that 2025 has marked a historic turning point for Türkiye’s maritime industry. Opening his remarks with an update on the recent explosions involving two vessels in the Black Sea, the Minister noted that the incident was being closely monitored and highlighted the swift and effective response of the General Directorate of Coastal Safety and the Coast Guard units.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Deniz Ticaret Odası Müşterek Meslek Komiteleri 7. Toplantısı kapsamında açıklamada bulundu. Uraloğlu, konuşmasının başında 30 Kasım’da akşam saatlerinde Karadeniz’de iki gemide gerçekleşen patlamalar noktasında süreci



■ Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu

yakından takip ettiklerini belirterek Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nün ve Sahil Güvenlik Ekiplerinin gerekli müdahalelerde bulunduğunu söyledi. Uraloğlu, “Kairos isimli gemiye Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüz yangın sürerken başarılı bir müdahaleyle 25 denizciyi iyi bir operasyonla kurtardı. Huzurlarınızda Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüze ve Bakanlığımızdaki bütün çalışma arkadaşlarıma teşekkür ediyorum.” dedi.

Diğer gemi ile ilgili de hayati bir tehlike olmadığını ve yakından ilgili birimlerin de takip etmeye devam ettiğini belirten Bakan Uraloğlu, bütün denizcilere bir kez daha geçmiş olsun dileklerini iletti.

“Türkiye dünyanın önde gelen denizci ülkelerinden oldu”

Bakan Uraloğlu, denizciliğin bir meslekten öte bir yaşam tarzı, bir kader birliği olduğunu dile getirdi. Uraloğlu, açıklamasında şu ifadelerle yer verdi: Ekmeğini denizden çıkartmanın ne demek olduğunu burada bulunan herkes iyi bilir. Deniz cömerttir; çünkü alın teriyle, cesaretle, sabırla emek veren herkese bereketini, rızkını fazlasıyla bahşeder. İşte bu noktada Sayın Cumhurbaşkanımızın kaptanlığında, denizcilikten sorumlu Bakanlık olarak attığımız her adımı bu şuurla attık.

Denizleri Mavi Vatan bildiklerini; denizciliği milli ve öncelikli sektör kabul ettikleri-

ni söyleyen Uraloğlu, “Hamdolsun bugün Türkiye; 217 adet liman tesisi, 85 faal tersanesi, 186 tekne imal ve çekek yeri, 65 yat limanı, 23 gemi geri dönüşüm tesisi, 400 balıkçı barınağı ve 1 milyonu aşan amatör denizcisi ile dünyanın önde gelen denizci ülkelerinden oldu.” açıklamasında bulundu.

2025 yılının ise Türk denizciliğinin altın yılı olarak tarihe geçtiğini vurgulayan Bakan Uraloğlu, “Hatırlayacağınız üzere denizcilikle ilgili yaptığımız son programlarımızda Türk Deniz Ticaret Filomuzu dünya sıralamasında ilk 10’a taşıyacağımızın sözünü veriyorduk. Verdiğimiz sözümüzü de tuttuk ve son basamağı aştık! 2002’de 8,9 milyon dedveyt ton ile 17. sırada olan Türk sahipli filo, 2025’in ilk yarısında 2.203 gemisiyle 53,1 milyon dedveyt tona ulaşarak dünya sıralamasında 10. sıraya yükseldi! Bu başarıyı elbette sizlerle birlikte omuz omuza kararlılıkla çalışarak elde ettik. Bu vesileyle de başta sizler olmak üzere emeği geçen herkesi tekrardan tebrik ediyorum.” ifadelerini kullandı.

Limanlarda Rekor Üstüne Rekor

Limanlarda da rekor üstüne rekor kırdıklarını söyleyen Bakan Uraloğlu, “2002 yılından bu yana limanlarımızda elleçlenen yük miktarı yüzde 180, konteyner miktarı ise yüzde 443 arttı. 2024 yılında limanlarımızda elleçlenen yük miktarı yaklaşık 532 milyon tona, konteyner miktarı ise 13 milyon 529 bin TEU’ya ulaştı.” şeklinde konuştu.

Uraloğlu, uzun yıllardır dünyanın en fazla konteyner elleçleyen ilk 100 limanı arasında olan Ambarlı, Kocaeli, Tekirdağ ve Mersin limanlarının yanına bu yıl ilk kez listeye giren Aliğa Limanı’nı da eklediklerini kaydetti. Uraloğlu, “Dünyanın en fazla konteyner elleçleyen 100 limanı arasında 5 limana sahip olmamız da ülkemizin deniz lojistiğindeki gücünü küresel arenada tescil etti.” diye konuştu.

Denizcilik sektörünün bu altın yılında yakın zamanda elde ettikleri yeni müjdeleri

de paylaşan Uraloğlu, açıklamasına şu şekilde devam etti: Londra’da düzenlenen Uluslararası Denizcilik Örgütü 34. Genel Kurulunda, Umman Sultanlığı ile ‘Denizcilik Alanında İş Birliğine Dair Anlaşma’ ve ‘Ulaştırma Koridorları ile Haberleşme Alanlarında Mutabakat Zaptı’ olmak üzere iki tarihi anlaşmaya imza attık. Denizcilik alanındaki anlaşmamız, ülkemizin imzaladığı 65. denizcilik anlaşması oldu. Bu anlaşmalarla Umman’dan gelen yüklerin Türkiye üzerinden Avrupa’ya aktarılması konusunda önemli bir anlaşmayı hayata geçirmiş olduk. Hayırlı uğurlu olsun.

“Yeterlik belgelerimizin tanındığı ülke sayısı 42’ye yükseldi”

Uraloğlu ayrıca, dünyanın en büyük ikinci bayrak devleti filosuna sahip olarak denizcilikte en etkili ülkelerinden biri olan Panama ile STCW; Gemi Adamlarının, Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları sözleşmesini imzaladıklarını da kaydetti. Uraloğlu, “Panama ile imzaladığımız bu son anlaşmayla birlikte yeterlik belgelerimizin tanındığı ülke sayısı da 42’ye yükselmiş oldu. Ama bu sizlerin de çok iyi bildiği üzere sıradan bir anlaşma değil. Çünkü Türk gemi adamlarımız bundan böyle dünyanın en büyük ikinci filosuna sahip Panama bayraklı gemilerde de görev alabilecek. Bu anlaşma, denizcilerimizin küresel istihdam imkanlarını büyük ölçüde arttıracak, ticaretimizi geliştirecek ve Türkiye’nin küresel denizcilikteki görünürliğini zirveye taşıyacaktır.” ifadelerini kullandı.

Türkiye IMO’ya Üst Üste 14. Kez Seçildi

Hayata geçirdikleri projelerin, çalışmaların ve başarılı diplomatik temasların; Türkiye’nin, uluslararası denizcilik arenasındaki yerini ön sıralara taşıdığını ve Türkiye’yi denizcilik alanında karar verici ülkeler arasında saygın bir konuma yükselttiğini kaydeden Bakan Uraloğlu, “Daha dün Türkiye’nin, Uluslararası De-

nizcilik Örgütü (IMO) Konsey üyeliğine 139 ülkenin desteğini alarak üst üste 14. kez seçilmesi de bunun en güzel kanıtıdır.” dedi.

“Yat limanı sayımızı en son Gazipaşa Yat Limanımızı hizmete açarak 65’e çıkardık”

Son 23 yılda inşa ettikleri yeni yat limanlarıyla, sürekli artan bağlama kapasitesiyle Türkiye’yi yat turizminde de cazibe merkezi haline getirdiklerini söyleyen Bakan Uraloğlu, sözlerine şu şekilde devam etti: 2002’de 41 olan yat limanı sayımızı en son Gazipaşa Yat Limanımızı da hizmete açarak 65’e çıkardık. 8 bin 500 olan bağlama kapasitemizi de yaklaşık 26 bine yükselterek 3 katından fazla arttırdık. Yapımı devam eden Datça Yat Limanı, Tekirdağ Yat Limanı, İstanbul’da Haliç Yat Limanı ve Kompleksi ve Mersin Aydıncık Yat Limanları ile bu vizyonu daha da büyütüyoruz. Kruvaziyer turizminde de büyük başarılar imza atıyoruz. 2025’in ilk 10 ayında limanlarımıza uğrak yapan kruvaziyer gemi sayısı geçen yılın aynı dönemine göre %14,9 artışla 1.278 oldu. Kruvaziyerle gelen yolcu sayısı ise 2 milyon 21 bini aştı. Biz zaten bu yıl 2 milyon yolcu sınırını rahatlıkla aşacağımızı öngörüydük. Ama bu başarıyı yılın 10. ayında elde ettik. İnşallah bu yıl sonu, 2 milyon 259 bin olan 2013 yılının rekorunu da geride bırakacağız.

Ro-Ro taşımacılığında da büyük başarılar elde ettiklerini söyleyen Bakan Uraloğlu, “Geçen yıl 706 bin birimdeki yükü deniz yoluyla taşıdık. Bu yıl da ilk 10 ayda 600 binden fazla araç taşıyarak bu alandaki artış trendimizi devam ettiriyoruz. Hatırlarsanız en son ülkemizden İtalya’ya da uluslararası düzenli Ro-Ro seferleri başlatmıştık. Karayolu ağırlıklı taşımacılığımızı denizlere aktarmak için yeni Ro-Ro hatları kurmayı sürdürüyoruz.” açıklamasında bulundu.

“Gezi, eğlence, dinlence ve spor için özel tasarlanmış teknelerin sayısı 135 bini aştı”



Yeni yat limanlarıyla yat bağlama kapasitesini yükseltirken, vatandaşlar için cazip bir yaşam tarzı haline gelen tekneciliğin gelişimiyle de; gezi, eğlence, dinlenme ve spor için özel tasarlanmış teknelerin sayısının da 135 bini aştığını kaydeden Uraloğlu, sözlerine şu şekilde devam etti: “Bu artışla birlikte tekne ve yat yapım sanayimizde dünya pazarında önemli bir yere geldi. Ülkemiz 2025 yılında yat projeleri sipariş defterinde toplam boy uzunluğuna göre dünyada İtalya’nın ardından 2. sıraya yükseldi. Gemi sanayimiz 2024 yılında 1,91 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirdi. Bu değerın dörtte birinden fazlasını katma değeri çok daha yüksek olan yat inşa sanayimiz oluşturdu. İhracatta 2 milyar dolara ulaşan yat ve teknecilik sektörümüzün yan sanayi ile birlikte ekonomik büyüklüğü 5,5 milyar dolara ulaştı. Pazarın yıllık büyüme oranı da ortalama yüzde yirmilerde.”

“Ülkemiz, modern yat üretiminin yanı sıra dünyada önemli bir bakım ve onarım merkezi haline de geldi”

Küresel olarak, yat ve tekne endüstrisinin sürekli olarak yenilik ve teknolojik ilerlemeye odaklanmış durumda olduğunu da vurgulayan Bakan Uraloğlu, “Özellikle çevre dostu teknolojiler, enerji verimliliği, otonom seyir sistemleri gibi alanlarda önemli gelişmeler yaşanıyor. Bu kapsamda çevreci bir anlayış ile yenilenebilir enerji kaynakları ve alternatif enerji kullanma konusundaki başarılarımızın bir sonucu olarak elektrikli, hibrit yatlar da Ülkemizde üretiliyor. Ayrıca ülkemiz, modern yat üretiminin yanı sıra dünyada önemli bir bakım ve onarım merkezi haline de geldi. Son yıllarda yeni inşa yanında mevcut yatlarda yapısal veya tasarımsal değişikliklerin yapıldığı refit ve retrofit konularında da ülkemize gelen talepler dikkat çekici şekilde artmıştır.” şeklinde konuştu.

“Bugüne kadar sektöre yaklaşık 20 milyar liralık ÖTV’siz yakıt desteği sağladık”

Denizcilerin üzerindeki yükü paylaşmak için 2004 yılında ÖTV’siz yakıt uygulamasını hayata geçirdiklerini hatırlatan Bakan Uraloğlu, “Sicillerimize kayıtlı yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatlara, hizmet ve balıkçı gemilerine özel tüketim vergisi tutarını sıfıra indirdik. Bugüne kadar sektöre yaklaşık 20 milyar liralık ÖTV’siz yakıt desteği sağladık.” dedi. Uraloğlu, denizcilikte yeşil dönüşüm için yürürlüğe koydukları ve Mart ayında yeniledikleri “Hurdada Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik” kapsamında destek mekanizması oluşturduklarını ve verdikleri teşviklerin sektör tarafından yoğun talep gördüğünü ifade etti.

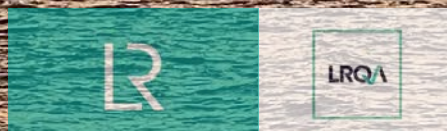


Qualified Seafarer Management

WWW.QSMGLOBAL.NET

- **Global Standards & Compliance**
- **24/7 Communication & Support**
- **Tailored Crew Solutions**
- **Sustainable Rotation Pools**

**Strong Fleet, Safe Passage
Crew Is the Key to Success**



Your Trusted Partner in Crew Management & Maritime Excellence

2026 Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'nda Denizyolu Taşımacılığına Yön Veren Stratejik Kararlar Açıklandı

2026 Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı, denizyolu taşımacılığından liman yatırımlarına, deniz turizminden su ürünlerine kadar geniş bir alanda sektörün geleceğine yön verecek politika ve hedefler ortaya koyuyor. Türkiye'nin uluslararası ticarette rekabet gücünü artırmak adına denizyolu altyapısının güçlendirilmesi, sürdürülebilir lojistik uygulamalarının yaygınlaştırılması ve limanlarda bütüncül yatırım planlamasının hayata geçirilmesi sektörle ilgili temel öncelikler arasında yer alıyor.

SUMMARY

The 2026 Presidential Annual Program outlines policies and objectives that will shape the future of the maritime sector, covering a broad spectrum from sea transportation and port investments to marine tourism and aquaculture. Strengthening Türkiye's maritime infrastructure, expanding sustainable logistics practices, and implementing integrated investment planning for ports stand out as key priorities aimed at enhancing the country's competitiveness in international trade.

Programın en dikkat çekici başlıklarından biri, Doğu Akdeniz'de Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerine açılan bir kapı niteliği taşıyacak transit yük odaklı ana limanın kurulması. Söz konusu liman projesi, Türkiye'nin bölgesel aktarma merkezi olma hedefini desteklerken; bununla birlikte



gemi bakım ve onarım kapasitesini artıracak yeni bir tersane yatırımı da planlamalar arasında bulunuyor.

“Dağınık ve Küçük Ölçekli Liman Yapıları Aşırı Rekabete Yol Açıyor”

Programda, Türkiye'deki liman yapılarının küçük ölçekli, dağınık ve verimsiz olmasının lojistik maliyetleri artırdığı vurgulandı. Bu tablo, sektörde aşırı rekabete yol açarak liman işletmecilerinin kârlılığını azaltması ve kaliteli altyapıya geçişin gecikmesi gibi olumsuzluklara işaret ediyor. Bu çerçevede liman yatırımlarının bütüncül bir bakış açısıyla yeniden değerlendirilmesi ihtiyacına dikkat çekiliyor.

Doğu Akdeniz'de Yeni “Ana Aktarma Limanı” Kuruluyor

Doğu Akdeniz bölgesinde Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerinin çıkış kapısı olacak, transit yük odaklı, bölgenin gelişmesine ve ihracatın artırılmasına katkı sağlayacak bir ana liman inşa edilecek. 2026 yıllık planı kapsamında, ÇED süreci ve kesin proje çalışmaları tamamlanacak.

Konteyner Toplam Yük Hacminin 556 Milyon Tona Ulaşması Öngörülüyor

2024 yılı sonunda Türkiye limanlarında 13,5 milyon TEU konteyner ve 531 milyon ton yük elleçlendi. 2025 yılında konteyner hacminin yaklaşık %3,5 artışla 14 milyon TEU'ya, toplam yük hacminin ise %4,5 artışla 556 milyon tona ulaşması öngörülmüyor.

Kıyı Tesislerinin Modernizasyonu ve Entegrasyon Güçlenecek

Denizyolu taşımacılığında rekabet gücünün artırılması amacıyla kıyı tesislerinin geri sahalarının geliştirilmesi, limanların uluslararası taşımacılık koridorlarıyla entegrasyonunun güçlendirilmesi ve büyük ölçekli yatırımların desteklenmesi hedefleniyor. Bu kapsamda, limanların hem kara hem demiryolu bağlantıları üzerinden lojistik ağlara daha etkin şekilde entegre edilmesi planlanıyor.

Bu kapsamda, kıyı tesislerinin geri sahaları geliştirilecek, limanların ölçek ekonomisinden azami faydalanacak şekilde bütüncül kıyı planlamalarına uygun olarak hayata geçirilmesi sağlanacak ve uluslararası modlar arası taşıma koridorlarıyla bağlantıları güçlendirilecek.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı koordinasyonunda, limanların performansını etkileyen darboğazların tespiti yönelik yerinde tespit çalışmaları ve paydaşlarla görüşmeler yürütülecek. Yeni liman yatırımlarında yer tespiti amacıyla master plan çalışmalarına başlanacak.

BIMCO, Yeni Denizcilik Dijitalleşme Ağı'nı Başlatıyor



BIMCO, küresel denizcilik sektörünün dijital dönüşümünü hızlandırmayı amaçlayan yeni bir girişim olan Denizcilik Dijitalleşme Ağı'nı hayata geçirmek için hazırlıklarını sürdürüyor.

SUMMARY

BIMCO is continuing its preparations to launch the Maritime Digitalisation Network, a new initiative aimed at accelerating the digital transformation of the global maritime industry.

Bu yeni ağ, sektörün farklı paydaşlarını bir araya getiren açık bir platform olarak kurgulanıyor. Ağ üyeleri; fikir alışverişinde bulunabilecek, gerçek saha deneyimlerini paylaşabilecek, başarı ve başarısızlık örneklerini tartışabilecek ve sektörün dijitalleşme alanındaki kritik sorunlarına yönelik uygulanabilir çözüm önerileri geliştirebilecek. Girişimin temel amacı; yeniliği teşvik eden dinamik bir ortam yaratmak, yeni iş fırsatlarını görünür kılmak ve denizcilik değer zinciri boyunca profesyonel bağlantıları güçlendirmek. Düzenli toplantılar, etkinlikler ve bilgi paylaşım oturumlarıyla katılımcılar; operasyonel verimliliği artıracak ve daha sürdürülebilir bir taşımacılığı mümkün kılacak yeni teknolojiler ve dijital uygulamalar hakkında kapsamlı içgörüler elde edecek.

Ağın odaklanacağı başlıca konular arasında şunlar yer alıyor:

- Elektronik konşimentolar
- Just-in-Time Arrival ve Blue Visby gibi seyir optimizasyonu uygulamaları
- Gemi operasyonlarını iyileştirmeye yönelik dijital araçlar ve teknikler
- Çarter partileri ve işletme anlaşmaları gibi dijital olarak desteklenen daha akıllı sözleşmeler
- Ticarete verimliliği artırmayı amaçlayan GoPaperless dijitalleşme girişimleri

BIMCO'nun bu yeni dijital ağının, denizcilik sektörünün dijitalleşme yolculuğunda önemli bir koordinasyon ve bilgi paylaşım merkezi olması bekleniyor.

Küresel Gaz Taşımacılığında Yeni Dönem: LPG, Etan ve Amonyakta Rekor Büyüme ve Artan Risk Profili

Küresel enerji piyasalarında yaşanan dönüşüm, sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG), etan ve amonyak taşımacılığına yönelik ticari akışları yeniden şekillendiriyor. UK P&I Club tarafından yayımlanan güncel analiz, hem mevcut piyasa dinamiklerini hem de bu ürünlerin taşınmasında karşılaşılan operasyonel ve güvenlik odaklı zorlukları ayrıntılı şekilde ele alıyor.



SUMMARY

The transformation taking place in global energy markets is reshaping the trade flows of liquefied petroleum gas (LPG), ethane and ammonia. The latest analysis published by the UK P&I Club provides a detailed assessment of both current market dynamics and the operational and safety-focused challenges involved in transporting these products.

Rapora göre LPG ve etan ticareti, arz-talep dengesindeki değişimler ve petrokimya sektörünün büyümesiyle istikrarlı bir yükseliş eğiliminde. Amonyak ise özellikle enerji dönüşümü ve karbon nötr yakıtlar çerçevesinde taşıma hacmini artırmaya aday bir ürün olarak öne çıkıyor.

1. Küresel LPG, Etan ve Amonyak Ticareti Hızla Büyüyor

UK P&I Club'ın yayımladığı "Expanding Gas Trades: Perspective on LPG, Ethane and Ammonia Carriage" başlıklı rapor, küresel enerji piyasalarında LPG'nin (özellikle

le propan ve bütan) deniz taşımacılığında en hızlı büyüyen emtialardan biri haline geldiğini ortaya koyuyor.

LPG; konut ve araç yakıtı olarak yaygın şekilde kullanılmasının yanı sıra petrokimya sektörüne kritik bir girdi sağlıyor. Aynı zamanda, küresel ölçekte yürütülen "karbonsuzlaşma" ve "enerji dönüşümü" politikaları kapsamında köprü yakıt konumunu güçlendirerek stratejik önem kazanıyor.

Rapora göre Asya, hâlâ dünyanın en büyük LPG ithalat bölgesi olmayı sürdürüyor. Küresel ihracatın yaklaşık %80'i ise Orta Doğu ve Amerika Birleşik Devletleri tarafından karşılanıyor. Bu iki bölge, hem üretim kapasitesi hem de lojistik üstünlükleriyle piyasanın yönünü belirlemeye devam ediyor.

LPG'nin yanı sıra, etan ve amonyak taşımacılığı da dikkat çekici bir yükseliş içinde. 2024 yılında ABD'nin etan ihracatı günlük 492.000 varil ile tüm zamanların rekoruna ulaştı. Enerji dönüşümünde potansiyel bir sıfır karbon yakıt olarak değerlendirilen amonyak için ise rapor, küresel ticaret hacminin 2050 yılına kadar 160 milyon tona çıkabileceğini öngörüyor.

Bu veriler, gaz taşımacılığı piyasasının önümüzdeki yıllarda hem enerji güvenliği hem de yeşil dönüşüm hedefleri doğrultusunda daha da kritik bir rol üstleneceğine işaret ediyor.

Değişen Denizyolu Taşımacılığı Profili: Gaz Filosu Yeniden Şekilleniyor

Küresel gaz ticaretindeki hızlı dönüşüm, yalnızca hacim artışıyla sınırlı kalmıyor; aynı zamanda denizyolu taşımacılığında kullanılan filonun yapısını da köklü biçimde değiştiriyor. Artan talep ve teknik gereklilikler, daha özel ve ileri mühendislik çözümleri gerektiren gemi tiplerinin devreye alınmasını zorunlu kılıyor.

LPG taşımacılığında uzun yıllardır kullanılan tam basınçlı (Fully Pressurised – FP) cep gemilerinden yarı basınçlı/soğutmalı (SP/FR) ve tam soğutmalı gemilere; oradan da devasa "Very Large Gas Carriers" (VLGCs) sınıfına uzanan geniş bir filo yapısı bulunuyor. Ancak sektör artık bununla sınırlı değil. Etan ve amonyak talebindeki artış, bu iki ürün için özel olarak tasarlanmış daha sofistike gemilerin inşasını hızlandırıyor.

Özellikle etan taşımacılığı için geliştirilen “Very Large Ethane Carriers” (VLECs), teknik açıdan LNG gemileriyle benzer bir disiplin gerektiriyor. Yaklaşık atmosferik basınçta ve -89°C seviyesinde taşımacılık yapabilen bu gemiler; gelişmiş tank tasarımları, membran veya Tip-B tank sistemleri, kriyojenik çelik malzemeler ve etkili boil-off gaz yönetimi gibi yüksek mühendislik gereksinimlerine sahip. Bu özellikler, etan taşımacılığını sektörün en zorlu uzmanlık alanlarından biri haline getiriyor.

Sonuç olarak, küresel gaz ticaretinde LPG'nin yanı sıra etan ve amonyak gibi alternatif ve kömür karşıtı enerji hammaddeleri hızla önem kazanıyor. Bu yapı, yalnızca ticaret hacmini büyütmeyle kalmıyor; aynı zamanda taşımacılık altyapılarını, gemi mimarisini ve risk yönetimi stratejilerini de yeniden tanımlayan bir dönüşüm dalgasını beraberinde getiriyor. Gaz Taşımacılığında Teknik ve Operasyonel Riskler Artıyor

Gemi Tasarımındaki Teknik Zorluklar

Küçük kapasiteli FP (Fully Pressurised) sınıfı gemiler ($\leq 3.000\text{ m}^3$), LPG'yi $17-18$ bar basınç altında ve ortam sıcaklığında taşıyor. Ancak sık liman operasyonları, manuel hortum bağlantıları ve sınırlı otomasyon düzeyi nedeniyle manifold sızıntıları ve küçük ölçekli gaz kaçakları gibi kritik riskler gündeme geliyor.

SP/FR (Semi-Pressurised / Refrigerated) segmentindeki $5.000-20.000\text{ m}^3$ kapasiteli gemiler, hem basınçlı hem de soğutmalı terminallerden yük alabilme esnekliği sunuyor. Buna karşın, operasyon sırasında basınçlı sistemden soğutmalı sisteme geçiş, vana sıralama hataları ve kompresör mantık arızaları gibi ciddi hata ihtimallerini beraberinde getiriyor.

Uzun mesafeli taşımalar için yoğun şekilde kullanılan FR ve VLGC sınıfı gemiler ($30.000-85.000\text{ m}^3$), LPG'yi -48°C civarında ve atmosferik basınçta taşıyor. Prizmatik çelik tanklar, gelişmiş reliquefaction üniteleri ve sıkı sıcaklık-baskı kontrol sistemleri bu gemilerin temel bileşenleri arasında yer alıyor.

Etan taşımacılığında kullanılan VLEC'ler (Very Large Ethane Carrier) ise teknik açıdan bir üst segmente işaret ediyor. -89°C seviyelerinde neredeyse atmosferik basınçta çalışan bu gemilerde membran veya Tip-B tank tasarımları, kriyojenik çelikler ve kapsamlı boil-off gaz yönetimi bulunuyor. Teknik karmaşıklık seviyesi nedeniyle bu gemiler, LPG tankerleri ile LNG taşıyıcıları arasında bir “köprü” niteliği taşıyor.

Emniyet, Çevre ve Sigorta Riskleri

LPG ve etan buharlarının havadan daha ağır olması, statik yük birikimi veya manifold kaçakları durumunda ciddi yangın ve patlama risklerini ortaya çıkarıyor. Bu nedenle SIGTTO prosedürlerine tam uyum, operasyon güvenliği açısından kritik önem taşıyor. Özellikle etan taşıyan gemilerde, sıcaklık geçişleri veya düzensiz soğuma nedeniyle tanklarda kriyojenik stres oluşabiliyor. Bu durum, kırılma riski ve yapısal çatlaklar gibi ciddi teknik arızalara yol açabiliyor.

Özellikle STS (Ship-to-Ship) transferlerinde yetersiz demirleme, uygun olmayan fenerleme ya da eksik Emergency Shut Down (ESD) sistemleri, hem kirlilik hem de ekipman hasarı riskini ciddi şekilde artırıyor. Buna ek olarak, LPG taşımacılığında belgeleme ve ölçüm standardı kritik önem taşıyor. Termodinamik düzeltme hataları, yanlış kalibrasyon veya eksik kargo günlükleri, shortage veya contamination iddialarında gemi sahibinin savunma zeminini zayıflatıyor. P&I koruması açısından en tartışmalı alanlardan biri ise LOI (Letters of Indemnity) süreçleri. Orijinal konşimento bulunmaması, alıcı veya varış limanı değişiklikleri, onaysız STS operasyonları ya da gemi üzerinde karıştırma-ısıtma talepleri, sigorta kapsamının tamamen geçersiz sayılmasına yol açabiliyor.

Amonyak-Propan Çift Yük Operasyonunda Risk Yönetimi

Amonyak (NH_3), hem yeniden yükselişte olan bir emtia hem de potansiyel bir karbon nötr deniz yakıtı olarak ön plana çıkıyor. Ancak toksik, korozif ve nemle temas ettiğinde amonyum hidroksit oluşturan ya-

pısı nedeniyle taşımacılık açısından yüksek risk barındırıyor.

2. Gaz Taşımacılığında Yeni Dönem: Filo Yatırımları, Amonyak Yakıt Hamlesi ve Artan Uyum Gereklilikleri

Küresel LPG, etan ve amonyak ticaretindeki hızlı büyüme, yalnızca taşıma hacmini değil, aynı zamanda gemi inşaat yatırımlarını, alternatif yakıt stratejilerini ve sigorta-hukuk altyapısını da yeniden şekillendiriyor. Sektör analizleri, özellikle etan ve amonyağa yönelik talep artışıyla birlikte gaz taşımacılığı filosunun önümüzdeki yıllarda köklü bir dönüşüm yaşayacağını ortaya koyuyor.

Filoda Yenilenme ve Yeni İnşa

Siparişleri Hızlandı

Drewry'nin uzun vadeli projeksiyonlarına göre, etan ve amonyak taşımacılığındaki büyüme eğilimi, VLEC (Very Large Ethane Carrier) ve VLAC (Very Large Ammonia Carrier) gibi özel amaçlı gemiler için yeni bir yatırım dalgasını tetikliyor. 2024 itibarıyla artan sipariş miktarı, LPG/etan/amonyak segmentinde tonaj genişlemesinin hız kazandığını gösteriyor.

Bu eğilimin arkasında üç temel dinamik bulunuyor:

- Petrokimya sektöründeki genişleme,
- Fosil yakıtlardan geçiş için temiz ara yakıt arayışı,
- Amonyak gibi düşük karbonlu enerji kaynaklarına yönelik hazırlık süreci.

Analistler, gemi sahiplerinin önümüzdeki yıllarda daha fazla “özel tasarım gaz gemisi”ne yöneleceğini, bunun da filonun teknik profiline doğrudan etki edeceğini belirtiyor.

Amonyak: Hem Emtia Hem Yakıt Olarak Stratejik Konuma Yükseliyor

Amonyak, yalnızca ticari bir yük değil; aynı zamanda denizcilikte geleceğin potansiyel yakıtı olarak görülüyor. UK P&I Club'ın değerlendirmesine göre, amonyağın sıfıra yakın karbon ayak izi ve depolama/taşıma verimliliği, onu sektör için stratejik bir enerji kaynağına dönüştürüyor.

Bu dönüşüm, gemi tasarımlarından yakıt sistemlerine; terminal altyapısından emniyet prosedürlerine kadar geniş bir yelpazede uyum gerektiriyor. Dolayısıyla amonyak, hem yatırım açısından fırsat sunuyor hem de gemi sahipleri ve operatörler için yeni operasyonel yükümlülükler anlamına geliyor.

Sigorta ve Hukuki Uyum Gereksinimleri Artıyor

Enerji geçişinin hızlandığı bu yeni dönemde, gaz taşımacılığı klasik tanker pazarına kıyasla çok daha karmaşık bir risk yapısı sunuyor. Toksik gazlar, kriyojenik sıcaklıklar, karma yük operasyonları ve STS (Ship-to-Ship) transferleri gibi konular; sigorta şirketleri, operatörler ve denetleyici otoriteler arasında yakın koordinasyon gerektiriyor.

Ticari süreçlerdeki çeşitlilik de risk yönetimini daha hassas hale getiriyor. Yük devri, varış limanı değişiklikleri, yeniden satışlar ve özellikle LOI (Letter of Indemnity) talepleri; teknik risklerle birleştiğinde hem sigorta kapsamını hem de hukuki sorumluluk alanlarını daha karmaşık bir yapıya dönüştürüyor.

3. Gaz Taşımacılığında Yeni Dönem: Etan ve Amonyak İçin Teknik ve Operasyonel Gereklikler Yeniden Tanımlanıyor

Küresel gaz ticaretinde LPG'nin yanı sıra etan ve amonyaka yönelik talebin hızla yükselmesi, deniz taşımacılığında teknik standartları ve operasyonel süreçleri yeniden şekillendiriyor. Uzmanlara göre özellikle VLEC ve VLAC gibi gelişmiş gemi tiplerinin devreye girmesi, sektörün hem mühendislik hem de güvenlik alanında daha sofistike bir yapıya dönüşmesini zorunlu kılıyor.

Teknik Donanımda Yeni Gereklikler

Analizler, etan ve amonyak taşımacılığına uygun filonun kriyojenik sistemlerle güçlendirilmesinin artık temel bir ihtiyaç olduğunu ortaya koyuyor. Bu kapsamda:

- VLEC, VLAC, FR/VLGC gibi gemilerin membran veya Tip-B tank tasarımları,

kriyojenik çelikler, reliquefaction üniteleri ve gelişmiş boil-off gaz yönetim sistemleriyle donatılması gerektiği belirtiliyor.

- Mevcut LPG tankerlerinin alternatif kargo taşımacılığına geçişinde ise vana izolasyonları, boru hattı düzenlemeleri ve gaz algılama sistemlerinin tekrar yapılandırılması öneriliyor.

Operasyonel Prosedürlerde Sıkılaştırma

Güvenli operasyon, yeni dönemin en kritik başlıklarından biri olarak öne çıkıyor. Sektör kaynakları:

- Yükleme/boşaltma,
- Vana dizilimi,
- Soğutma ve kompresör devreleri,
- STS transferleri,
- Grade-change ve inertizasyon süreçleri

gibi adımlar için zaman damgalı, belgeye dayalı ve ayrıntılı SOP'lerin hazırlanmasının zorunlu olduğunu vurguluyor. Çift yük taşıyan gemilerde ise (ör. amonyak + propan), gaz algılama ekipmanlarının, izolasyon sistemlerinin ve kişisel koruyucu donanımların uluslararası standartların üzerinde bir hassasiyetle uygulanması isteniyor.

Sigorta ve Hukuki Uyum Ön Planda

Sektörde öne çıkan bir diğer başlık, sigorta süreçlerinin doğru yönetilmesi. Uzmanlar, özellikle LOI taleplerinin: orijinal konşimento süreci, varış limanı değişikliği, STS transferleri, yükün gemide karıştırılması veya ısıtılması gibi durumlarda P&I kapsamını riske atabileceği uyarısında bulunuyor.

Bu nedenle, tüm operasyonların sigorta kurullarıyla koordineli şekilde yürütülmesi

ve STS işlemlerinin yalnızca onaylı liman/ankorajlarda gerçekleştirilmesi öneriliyor.

Eğitim ve Teknik Kapasite Artışı

Etan, amonyak ve LPG gibi farklı karakterde gazlar için mürettebat ve operasyon ekiplerinin düzenli eğitimi artık bir zorunluluk olarak değerlendiriliyor. Eğitimlerin özellikle: gazın fiziksel/kimyasal özellikleri, kriyojenik malzemeler, STS operasyon yönetimi, acil durum prosedürleri, gaz detektörlerinin etkin kullanımı gibi alanlarda yoğunlaştırılması gerektiği bildiriliyor.

Filonun Geleceğe Hazırlanması

Enerji dönüşümü ve petrokimya talebindeki büyüme, filoların yeniden yapılanmasını beraberinde getiriyor. Uzmanlar, yeni inşa gemilerde VLEC/LNG tipi tasarımlara yönelmenin ve mevcut filonun çok yakıtlı sistemlere uyumlu hâle getirilmesinin uzun vadede rekabet avantajı sağlayacağını belirtiyor.

Artan Ticaret Hacmi Yeni Sorumluluklar Doğuruyor

Küresel gaz ticaretinde LPG'nin yanı sıra etan ve amonyak gibi alternatif yakıt hammaddelerinin yükselişi, ticari hacmi büyütürken risk profilini de önemli ölçüde değiştiriyor. Kriyojenik koşullar, toksik madde taşımacılığı, çift yük operasyonları ve STS süreçleri, ancak ileri teknoloji, sıkı prosedürler, nitelikli personel ve güçlü sigorta uyumu ile yönetilebiliyor. Uzmanlara göre bu dönemde sektörün kaderini belirleyecek temel unsur net: teknoloji kadar disiplin, operasyon kadar bilinç, büyüme kadar güvenlik.



“Endüstride Uygunluk Değerlendirme: Türk Loydu 2030 Strateji Çalıştayı” Gerçekleştirildi

Türk Loydu Vakfı, endüstriyel uygunluk değerlendirme alanında 2030 vizyonunu ve yol haritasını şekillendirmek amacıyla “Endüstride Uygunluk Değerlendirme: Türk Loydu 2030 Strateji Çalıştayı”nı düzenledi. Yönetici, uzman ve akademisyenlerin yoğun katılımıyla gerçekleştirilen çalıştayın moderatörlüğünü Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan üstlendi.

SUMMARY

The Turkish Lloyd Foundation organized the “Industrial Conformity Assessment: Turkish Lloyd 2030 Strategy Workshop” to shape its 2030 vision and roadmap in the field of industrial conformity assessment. The workshop, held with the participation of senior executives, experts, and academics, was moderated by Prof. Dr. Oral Erdoğan, Chairman of the Board of the Turkish Lloyd Foundation.

Çalıştayda söz alan Türk Loydu Vakfı ve Türk Loydu UDH A.Ş. yönetim kurulu üyeleri, kendi uzmanlık alanlarından edindikleri deneyimleri aktararak strateji sürecine katkı sundu.

Prof. Dr. Oral Erdoğan, çalıştayın Türk Loydu için tarihi nitelikte olduğunu belirterek, vakıf yapısının Gemi Mühendisleri Odası, TOBB, İMEAK DTO, GİSBİR, TMMOB, Sigorta Birliği ve çeşitli mühendis odaları gibi Türkiye'nin önde gelen kurumsal yapılarını temsil ettiğini vurguladı. Bu nedenle Türk Loydu'nun, millete ait ve yüksek etik

standartlarla görev yapan bir kurum olduğunun altını çizdi.

Endüstriyel büyüme hedeflerine de değinen Erdoğan, Türk Loydu'nun endüstri faaliyetlerini 2030 yılına dek reel olarak beş kata, mümkün olması halinde on kata kadar çıkarmayı planladığını açıkladı. Büyük klas kuruluşlarının gelirlerinin yarısından fazlasını endüstriyel alandan elde ettiğini hatırlatan Erdoğan, Türk Loydu'nun bu alanda ciddi bir potansiyele sahip olduğunu söyledi.

Demiryolu ve savunma sanayindeki gelişmelere değinen Erdoğan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Türk Loydu'nu demiryolu projelerinde görmek istediğini ve bu alanda önemli yetkilerin alındığını belirtti. Türk Loydu'nun savunma sanayi projelerinde ise doğrudan görev alarak donanma ve tersanelerle güçlü bir entegrasyon sağladığını aktardı.

Endüstride Hizmet Çeşitliliği ve Büyüme

Endüstri ve Belgelendirme Sektörü Direktörü Hasan Uğur Aykaç ise, Türk Loydu'nun endüstri tarafındaki tüm faaliyetlerini kapsamlı şekilde anlattı. Kaldırma ekipmanları, tehlikeli madde taşımacılığı ekipmanları, depolama tankları, yangın koruma sistemleri, tahribatsız muayene,

personel ve sistem belgelendirme, sürdürülebilirlik doğrulama gibi geniş bir alanda hizmet verildiğini belirtti.

Aykaç, son beş yılda Akkuyu Nükleer Güç Santrali, Sakarya Gaz Sahası, büyük ölçekli sanayi tesisleri, stadyumlar ve savunma sanayi üretimleri gibi projelerde Türk Loydu'nun kritik roller üstlendiğini aktardı. Aynı dönemde endüstri cirosunun 10 kat, dolar bazında ise 3,13 kat arttığını ifade ederek hizmet çeşitliliğinin hızla artmaya devam ettiğini söyledi.

Ortak Akıl ile Oluşturulan 2030 Stratejisi

Çalıştay kapsamında katılımcılar, 2030 hedeflerine ulaşmak için gerekli stratejileri masalar halinde tartışarak öneriler geliştirdi. Bu öneriler ortak bir algoritma ile değerlendirildi ve öğleden sonraki oturumda ortak öncelikler belirlendi. Çalıştayın sonunda bu stratejilere yönelik eylem planları oluşturuldu.

Türk Loydu, uluslararası klas kuruluşları arasındaki konumunu daha da güçlendirme hedefi doğrultusunda düzenlediği çalıştaylar ve paydaş iş birlikleri sayesinde sektörün geleceğine yön vermeyi sürdürüyor. Türk Loydu, çalıştaya katkı sağlayan tüm kamu ve özel sektör temsilcilerine teşekkürlerini sundu.



Kuru Yük Yeni İnşa Sözleşmeleri Beş Yılın En Düşük Seviyesine Geriledi

Ocak-Kasım 2025 döneminde kuru yük yeni inşa sözleşmelerinin toplam kapasitesi yıllık bazda %54 düşerek 25 milyon DWT'ye geriledi ve 2020'den bu yana en düşük seviyesine ulaştı. Bu durum, kuru yük siparişinin bir yıl öncesine kıyasla %4 küçülerek filonun %11'ine denk gelmesine yol açtı.

SUMMARY

Between January and November 2025, the total capacity of dry bulk newbuilding contracts dropped by 54% year-on-year to 25 million DWT, reaching its lowest level since 2020. As a result, the dry bulk orderbook has contracted by 4% compared to a year earlier, now accounting for 11% of the fleet.

BIMCO Denizcilik Analiz Müdürü Filipe Gouveia, bu gerilemeyi "piyasa görünümündeki belirsizliklerle" ilişkilendirerek, sözleşme iştahının zayıfladığını vurguladı.

Yılın ilk 11 ayında imzalanan yeni gemi sayısı da daha sert bir düşüş gösterdi. 2025 boyunca yalnızca 281 gemi sipariş edildi;



bu rakam 2016'dan beri kaydedilen en düşük sipariş adedi oldu. Düşüş tüm segmentlerde yaşansa da, filonun en büyük gemilerini barındıran capesize segmentinde siparişlerin diğer segmentlere kıyasla daha yüksek kaldığı görüldü.

Önümüzdeki iki yıllık dönemde navlun piyasasında en güçlü görünümün capesize segmentinde olduğu belirtiliyor. Yük talebinde bir miktar yumuşama beklenmesine rağmen, seyir mesafelerinin artmasıyla ton-mil talebinin güçleneceği değerlendiriliyor. Ayrıca sınırlı teslimatlar nedeniyle arz büyümesinin düşük kalacağı öngörülüyor. Capesize gemiler, aynı zamanda en uzun teslim sürelerine sahip segment olarak öne çıkıyor; 2025'te verilen siparişlerin %77'sinin 2027 sonrası teslim edilmesi planlanıyor.

Buna karşın, supramax ve panamax segmentlerindeki yeni inşa sözleşmeleri sırasıyla %76 ve %55 oranlarında sert düşüş gösterdi. Bu iki segment hâlihazırda daha geniş sipariş defterlerine sahip oldukları için 2026 ve 2027'de yüksek teslimat hacimlerine ulaşılması bekleniyor. Ayrıca bu segmentlerin talep görünümü zayıf kalırken, gemilerin Kızıldeniz rotasına geri dönme ihtimali de talep açısından ilave bir aşağı yönlü risk oluşturuyor. Gouveia, bu faktörlerin önümüzdeki iki yılda navlun oranlarını baskılayabileceğini ve yeni inşa sözleşmelerini caydırmış olabileceğini ifade etti.

Yeni siparişlerin %81'i kapasite bazında Çin tersanelerine gitti ve bu oran 2024'e

kıyasla dokuz puan arttı. Bu artış büyük ölçüde Japonya'nın payının azalması sayesinde gerçekleşti. ABD'nin Çin yapımı gemilere getirmeyi planladığı ancak askıya alınan USTR liman ücretlerinin etkisinin sınırlı kaldığı belirtiliyor; zira ABD bağlantılı taşımacılar küresel hacmin yalnızca %8'ini oluşturuyor ve bazı muafiyetler de Çin tersanelerinin tercih edilmeye devam edilmesine katkı sağladı.

Yeni inşa sözleşmelerini destekleyen bir diğer unsur ise fiyatlardaki hareket oldu. 2025 başından bu yana yeni inşa fiyatları %3 düştü, buna karşılık beş yaşındaki ikinci el gemilerin fiyatları %4 arttı. Halihazırda beş yaşındaki bir gemi, yeni bir geminin ortalama olarak %93'ü seviyesinde satılıyor. Bu durum, yılın ikinci yarısında piyasa koşullarının ve navlunların güçlendiğine işaret ediyor. Ancak yeni gemi inşa sürelerinin uzun olması nedeniyle, bugün verilen siparişlerin tamamen farklı piyasa koşullarında teslim edilebileceği de vurgulanıyor.

2025'te verilen siparişlerde alternatif yakıt kullanımına yönelik tasarımların payı düşerken, gelecekte alternatif yakıtlara dönüştürülmeye uygun gemilerin payı arttı. Bu durum, alternatif yakıtların tedarikine yönelik süregelen belirsizliklerin bir yansıması olarak değerlendiriliyor. Mevcut sipariş defterinin %12'si teslim edildiğinde alternatif yakıt kullanabilecek şekilde tasarlanmış durumda. Bu gemilerin %48'i metanol, %37'si LNG, geri kalanı ise amonyak kullanabilecek şekilde tasarlandı.

LR, Konteyner Taşımacılığında Dijitalleşmeyi Hızlandırmak İçin DCSA+ Programına Katıldı

Lloyd's Register (LR), konteyner taşımacılığı sektöründe pratik ve ölçeklenebilir dijital çözümlerin geliştirilmesine katkı sağlamak amacıyla Dijital Konteyner Nakliye Derneği'nin (DCSA) DCSA+ ortaklık programına katıldı.

SUMMARY

Lloyd's Register (LR) has joined the Digital Container Shipping Association's (DCSA) DCSA+ partnership program to support the development of practical and scalable digital solutions for the container shipping industry.

DCSA+ programına dahil olan LR, taşıyıcılar, yük sahipleri, terminaller, lojistik sağlayıcılar ve teknoloji şirketlerinden oluşan küresel bir toplulukla birlikte, sektörün açık dijital standartlar etrafında birleşmesine yönelik yürütülen çalışmalarda yer alacak. Program, ortakların meslektaşlarıyla iş birliği yapmasını ve konteyner taşımacılığı ekosistemi için uygulanabilir dijital çözümlerin geliştirilmesine doğrudan katkıda bulunmasını sağlayan yapılandırılmış bir platform sunuyor.

Resmî ortak olarak LR, ilk aşamada gemi programı değer zincirinde görünürlüğü ve koordinasyonu artırmaya odaklanan Operasyonel Gemi Programları (OVS) standardının geliştirilmesinde görev alacak.

LR Küresel Konteyner Gemi Segmenti Direktörü Nick Gross, konuyla ilgili şunları söyledi:
"DCSA'ya katılmak, bizi konteyner gemisi segmentinde dijital dönüşümün ön

saflarına taşıyor. Odağımız, güvenilir, ölçeklenebilir ve operasyonel verimliliği artıran dijital çözümler geliştirmek. DCSA üyeleriyle kurduğumuz iş birliği, teknik uzmanlığımızı gerçek dünya deneyimleriyle birleştirerek, konteyner gemisi değer zincirindeki tüm paydaşlar için veriyi daha erişilebilir, güvenilir ve faydalı kılacak ortak standartlar ve pratik çözümler oluşturmamıza yardımcı oluyor."

DCSA Büyüme Direktörü Mariana Bock-Losada ise şu değerlendirmede bulundu:

"Lloyd's Register, DCSA+ topluluğuna değerli teknik ve operasyonel birikim katıyor. Katılımları, konteyner taşımacılığında dijital standartların benimsenmesini hızlandırma ve daha bağlantılı, verimli ve sürdürülebilir bir sektör oluşturma yönündeki ortak hedefimizi güçlendiriyor."

OneOcean Pazar Yönetimi ve İçgörüler Başkanı Jeremy Daoust da şunları ekledi:
"OneOcean olarak; gemileri, filoları ve insanları dijital bir ekosistem içinde birbirine bağlayarak şeffaflık ve öngörü sağlayan uzun bir geçmişe sahibiz. Navigasyon, uyumluluk, ESG ve karar destek çözümlerimiz dünya genelinde 30.000'den fazla gemi ve 1 milyondan fazla denizci tarafından kullanılıyor. Bu nedenle, uzmanlığımızı paylaşmak ve değer zinciri boyunca daha güvenli, daha akıllı ve daha sürdürülebilir operasyonları desteklemek için DCSA ile yakın iş birliği yapmayı dört gözle bekliyoruz."

DCSA+, DCSA'nın çalışmalarını taşıyıcıların ötesine taşıyarak teknoloji sağlayıcıları ve diğer ekosistem ortaklarının küresel ticareti güçlendiren dijital standartların oluşturulmasında aktif rol almasını sağlıyor.



■ LR Küresel Konteyner Gemi Segmenti Direktörü Nick Gross

Denizyolu Taşımacılığında 2025 ve 2026 İçin Büyüme Beklentileri Artıyor

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) Kasım ayı Meclis Toplantısı, 28 Kasım 2025 Cuma günü Sapanca'da gerçekleştirildi.

SUMMARY

The November Board Meeting of the Istanbul, Marmara, Aegean, Mediterranean, and Black Sea Regions Chamber of Shipping (İMEAK-CS) was held on Friday, November 28, 2025, in Sapanca.

Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlık ettiği toplantıda, gündemdeki maddeler ele alındı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, yaptığı konuşmada Kasım ayında küresel ekonomi açısından en önemli gelişmelerden birinin, İsrail-Filistin anlaşmasının ardından Rusya-Ukrayna Savaşı'nda da sona yaklaşılacağına ilişkin ortaya çıkan olumlu işaretler olduğunu ifade etti.

Cenevre'de yapılan görüşmeler sonrasında savaşın sonlanabileceğine yönelik beklentilerin artmaya başladığını dile getiren Tamer Kıran, "İnşallah burada da bir anlaşma sağlanırsa, bunun bölgemizin istikrarına ve ekonomimize olumlu yansımaları mutlaka olacaktır." dedi.

Türkiye'de Merkez Bankası'nın açıkladığı son enflasyon raporunda yıl sonu enflasyon tahmininin yukarı yönlü revize edilerek %31-33 bandına çıkarıldığını belirten Tamer Kıran, önümüzdeki süreçte Merkez Bankası'nın para politikasında nasıl bir seyir izleyeceğinin önemli bir gündem maddesi olmaya devam edeceğini söyledi.

Enflasyon dışında makroekonomik göstergelerin genel seyrinde Kasım ayında belirgin bir değişiklik olmadığını vurgulayan Kıran, önümüzdeki günlerde asgari ücret seviyesinin belirlenmesinin ekonomi dünyasının en önemli gündem başlıklarından biri olacağını kaydetti.

Denizyolu Taşımacılığında Büyüme Beklentisi Yukarı Yönlü

Denizcilik piyasalarına ilişkin değerlendirmelerde bulunan Tamer Kıran, ABD Başkanı Donald Trump ile Çin Devlet Başkanı Xi Jinping arasında yapılan görüşme sonrasında sağlanan bir yıllık ateşkesin, küresel denizyolu taşımacılığında büyüme beklentilerinin yukarı yönlü revize edilmesine yol açtığını belirtti.

2025 yılının ilk yarısında zayıf seyreden küresel denizyolu taşımacılığında, yılın üçüncü çeyreği itibarıyla güçlü eğilimlerin görüldüğüne dikkat çeken Kıran, "Küresel denizyolu taşımacılığının 2025 yılında ton bazında yıllık %0,9 artarak 12,8 milyar ton seviyesine, ton-mil bazında ise yıllık %1,2

artışla gerçekleşmesi bekleniyor. 2026 yılı büyüme tahminleri ise daha pozitif; ton bazında %1,6, ton-mil bazında %2 oranında artış öngörülüyor." dedi.

Türkiye açısından sevindirici bir gelişmenin, dünyada en fazla gemi tonajına sahip ülkeler sıralamasında Türkiye'nin önemli bir sıçrama gerçekleştirmesi olduğunu belirten Kıran, şunları söyledi: "Beş yıl önce 15. sırada yer alan Türkiye, bu yıl 52 milyon 70 bin DWT ile 10. sıraya yükseldi. Son beş yılda listede üzerimizde yer alan Norveç ve Almanya tonaj kayıpları yaşarken, Türkiye %15,8 oranındaki tonaj artışıyla ilk 10 ülke arasında tonajını en fazla artıran ülke oldu. Tonaj artışında %9,6 ile Çin ikinci sırada yer alırken, onu %7,4 ile İtalya takip etti. Dünyanın en fazla gemi tonajına sahip ülkeleri sıralamasında 20 yılı aşkın süredir lider olan ve hâlihazırda 427 milyon 93 bin DWT'a sahip Yunanistan ise ilk sırayı 453 milyon 135 bin DWT tonajla Çin'e bırakmak zorunda kaldı."

Sektöre ilişkin güncel düzenlemeler hakkında bilgi veren Tamer Kıran, Liman Dev-





leti Denetimi Uygulama Yönetmeliği'nin Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdiğini hatırlattı.

Bu yönetmelikle uygulanacak giriş yasaklarının, Türk sahipli filonun rekabetçi piyasadaki etkinliğini artıracak şekilde hayata geçirileceğine olan inançlarının tam olduğunu vurguladı.

Yakın dönemde yayımlanan "Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik'te Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ile uygulamadaki birçok eksikliğin giderildiğini belirten Kıran, etkin uygulama için gerekli bütün prensiplerin ortaya konduğunu ifade etti. Yönetmelikle ilgili olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'na, Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar'a ve Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne teşekkür etti.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesi'nin de son dönemde revize edilen önemli mevzuatlardan biri olduğunu aktaran Kıran, yürürlüğe giren yönergeyle Boğazlardaki emniyetli geçişe yönelik saha gözlemlerinin başarıyla mevzuata aktarıldığını gördüklerini söyledi.

"Dünyanın en yoğun ve kendine özgü coğrafi özelliklere sahip su yolları olan Boğazlarımıza ilişkin bu yeni hükümler, seyir ile can ve mal emniyeti açısından son derece değerlidir." ifadelerini kullandı.

Türkiye COP 31 Zirvesi'ne Ev Sahipliği Yapacak

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve ve Sözleşmesi 30. Taraflar Konferansı'nın (COP30) Brezilya'nın Belem kentinde yapıldığını hatırlatan Tamer Kıran, "Toplan-

tının bizim açımızdan en önemli sonucu, Türkiye'nin 2026 yılında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin en üst karar organı olan Taraflar Konferansı'nın (COP) 31. dönem başkanlığını ve ev sahipliğini üstlenecek olmasıdır." dedi.

Türkiye'nin COP31 sayesinde yeşil finansman akışını güçlendirebileceğini ve her alanda yeşil dönüşümü hızlandırabileceğini değerlendiren Kıran, toplantının ülkemiz için hayırlı sonuçlar doğurmasını diledi.

Ayrıca, Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması'nın dördüncüsünü düzenlediklerini belirterek başvuruların 5 Ocak-27 Mart 2026 tarihleri arasında yapılabileceğini duyurdu.

"Yenilikçi fikri olan herkesi yarışmamıza katılmaya davet ediyor; yarışmamızın sektörümüze, gençlerimize ve ülkemizin denizcilik vizyonuna katkı sağlamasını diliyorum." diye konuştu.

Toplantı kapsamında, Cumhurbaşkanlığı Güvenlik ve Dış Politikalar Kurulu Başkan Vekili Büyükelçi Prof. Dr. Çağrı Erhan "2026'ya Girerken Türk Dış Politikasının Öncelikleri: Fırsatlar ve Tehditler", Odamız Ekonomi Danışmanı Prof. Dr. Erhan Aslanoglu ise "Türkiye ve Dünya Ekonomisi: Göstergeler ve Gelişmeler" başlıklı sunumlarını yaparak Meclis üyelerinin sorularını yanıtladılar.

UNCTAD, Küresel Deniz Taşımacılığının Geleceğini Şekillendirecek 10 Kritik Eylemi Açıkladı

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın (UNCTAD) yayımladığı Review Of Maritime Transport 2025: Staying The Course In Turbulent Waters başlıklı rapor, küresel denizcilik sektörünün kritik bir dönüm noktasından geçtiğini ortaya koyuyor.

Rapor jeopolitik gerilimler, ticaret rotalarındaki değişimler, navlun fiyatlarındaki dalgalanmalar ve enerji geçişinin yarattığı baskılar nedeniyle sektörün eşi benzeri görülmemiş bir belirsizlik ortamında faaliyet yürüttüğünü vurguluyor. UNCTAD'a göre deniz taşımacılığı, bu zorlu koşullara rağmen küresel ticaretin omurgasını oluşturmaya devam ederken, aynı zamanda sürdürülebilirlik, dayanıklılık ve dijital dönüşüm ekseninde yeniden şekillenen bir geleceğe uyum sağlamak zorunda. Rapor da yer alan veriler, sektörün hem risklerini hem de önümüzdeki yıllara yön verecek kritik dönüşüm başlıklarını net bir şekilde gözler önüne seriyor.

SUMMARY

"The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) has revealed in its report titled Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters that the global maritime industry is navigating a critical turning point."

Büyüme Yavaşladı, Mesafeler Uzadı

Küresel deniz ticareti baskı altında. 2024'te %2,2'lik mütevazı bir büyümenin

ardından, deniz ticaretinin 2025'te %0,5'e gerilemesi ve 2026-2030 döneminde yıllık ortalama %2 büyümesi bekleniyor. Gemi-lerin rotalarının değiştirilmesi mesafeleri artırdı ve ton-milin 2024'te hacimdeki büyümenin neredeyse üç katı olan %5,9 oranında artmasına neden oldu.

Deniz enerji ticareti kalıpları da değişiyor. Kömür, uzun vadeli bir düşüşe rağmen yükselişini sürdürdü, petrol yatay seyretti ancak daha uzun rotalar izledi ve gaz arttı. Talep, jeopolitik ve çeşitlendirme stratejileri, enerji akışlarını, nakliye mesafelerini ve enerji ticaretinin coğrafyasını yeniden şekillendiriyor.

Kritik mineral ticareti genişliyor, fırsatlar yaratıyor ama aynı zamanda riskler de yaratıyor. Bu gelişmeler deniz ticaretini yeniden şekillendiriyor ve taşımacılık ve lojistikte yeni talepler doğuruyor.

Liman Performansı ve Tedarik Zincirindeki Aksamalar

Gemi rotalarının ve liman uğraklarının yeniden düzenlenmesinin programları aksatması nedeniyle limanlar artan bir yük altında. Aralık 2023 ile Mart 2024 arasında, ortalama liman bekleme süreleri gelişmiş ekonomilerde %23 artarak 6,4 saate, gelişmekte olan ekonomilerde ise %7 artarak 10,9 saate çıktı. Liman performansının iyileştirilmesi, liman altyapısının ve hizmetlerinin iklim değişikliğinin etkilerine uyarlanması ve enerji geçişine uygun hale getirilmesi giderek daha acil hale geliyor. 2024 yılına kadar yaklaşık 200 liman LNG yakıt ikmal hizmeti sunuyordu ve daha fazlası da yolda.

Limanlar sadece altyapı ve hizmetlerden ibaret değil; aynı zamanda insan gücüyle de destekleniyor. Ancak çeşitlilik sınırlı kalmaya devam ediyor. Teknoloji, kapsayıcı



■ Rebeca Grynspan BM Ticaret ve Kalkınma Genel Sekreteri (UNCTAD)



eğitimle birleştğinde yeni kapılar açabilir. Dijital ticaret kolaylaştırma araçları, limanlarda ve ulaştırma zincirindeki diğer halkalarda performansı artırır.

Geleceğin Filosu Karbonsuz Nakliye Hazır Mı?

Mayıs 2025 itibarıyla Süveyş Kanalı'ndan geçen yük miktarı, 2023 seviyelerinin %70 altındaydı. Küresel ticaretin %11'inin ve deniz yoluyla petrol ticaretinin üçte birinin geçtiği Hürmüz Boğazı da kesinti riskleriyle karşı karşıya. Daha uzun rotalara geçiş, 2024 yılında nakliye kaynaklı karbon emisyonlarını artırdı.

Amerika Birleşik Devletleri ve diğer ülkelerdeki yeni ticaret tarifeleri işleri daha da karmaşıktırdı. Gelişmekte olan ekonomiler için, rotaların değişmesi bazı limanlar için aktarma fırsatları yaratabilirken, nakliye maliyetlerini de artırabilir.

Ocak 2025 itibarıyla dünya filusunda 2,44 milyar tonluk yüke sahip 112.500 gemi bulunuyordu. Yunanistan, Çin ve Japonya

kapasitenin %40'ından fazlasını kontrol ederken, kapasitenin yaklaşık %50'si yalnızca üç bayrak devletinde kayıtlıydı: Liberya, Panama ve Marshall Adaları. Düşük karbonlu nakliye zamanında ve adil bir geçiş için filo yenilenmesi, gemilerin güvenli geri dönüşümü, sera gazı emisyonlarının kontrolüne ilişkin küresel kurallar ve kalifiye işgücü kilit öneme sahiptir.

Navlun Fiyatlarında Dalgalanma Yeni Normal

Navlun fiyatlarında dalgalanma yeni normal haline geldi. Konteyner, dökme yük ve tanker navlun fiyatları, jeopolitik gerilimler, ticaret politikası değişiklikleri ve arz-talep dengesizlikleri nedeniyle keskin bir şekilde dalgalanarak 2024 ve 2025 yıl-

larında yüksek ve dalgalı seyrini sürdürdü. Bu istikrarsızlık, küresel ticaret maliyetlerini artırıyor.

Gemilerin rotalarının değiştirilmesi, seferleri uzattı, etkin kapasiteyi azalttı ve işletme maliyetlerini yükseltti. Konteyner taşımacılığı, spot ve charter fiyatlarının 2024 ortalarında COVID-19 zirvelerine yaklaşması ve ardından gevşemesiyle ağır bir darbe aldı, ancak yine de kriz öncesi seviyelerin çok üzerinde seyretti. Yeni tarifeler ve Hürmüz Boğazı'ndaki aksaklık riski nedeniyle dalgalanma 2025'te de devam etti.

Kuru yük taşımacılığı fiyatları, güçlü kömür, tahıl ve gübre talebi, Kızıldeniz rota değişikliği ve sınırlı filo büyümesi nedeniyle 2024 yılında artış gösterdi ve 2025 yılında yumuşadı. Jeopolitik faktörlere duyarlılığını yansıtan tanker piyasaları, Haziran 2025'te fiyatlarda ani artışlarla oynaklık yaşadı.

Çevresel uyumluluk harcamaları, nakliye maliyetlerine bir katman daha ekliyor. Av-

“Önümüzdeki geçişler – sıfır karbondan dijital sistemlere, yeni ticaret yollarına – adil geçişler olmalı. Dışlayıcı değil, güçlendirici olmalı. Kırılganlığı derinleştirmemeli, dayanıklılık oluşturmali.”

rupa Birliği emisyon fiyatlandırması, nakliye maliyetlerini, filo seçimlerini ve gemi segmentleri arasındaki rekabet gücünü etkilemeye başlıyor.

Sürdürülebilir ve Dayanıklı Deniz Taşımacılığı İçin 10 Eylem

UNCTAD hükümetlere, liman otoritelerine, armatörlere ve sektördeki tüm paydaşlara yönelik gelecek yılların yol haritası niteliğinde 10 öncelikli eylem belirledi. Rapor, bu eylemlerin yalnızca gelişmiş ekonomiler için değil, gelişmekte olan ülkelerin küresel ticaretteki konumunu güçlendirmek için de kritik olduğunu ortaya koyuyor.

UNCTAD tarafından hazırlanan rapora göre sürdürülebilir ve dayanıklı deniz taşımacılığı için 10 eylem

1. Eşit entegrasyon ve dönüşüm için deniz taşımacılığı ve lojistiğinden yararlanın.
2. Kesintilere ve belirsizliklere karşı plan yapın ve hazırlıklı olun.
3. Filo modernizasyonunu ve sürdürülebilir denizcilik iş uygulamalarını teşvik etmek.
4. Denizcilik sektöründeki işgücünü korumak ve güçlendirmek, kapsayıcılığı ve beceri geliştirmeyi teşvik etmek.
5. Uluslararası nakliyeden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak, karbonsuzlaştırmayı hızlandırmak ve adil ve hakkaniyetli bir enerji geçişini kolaylaştırmak için düzenleyici tedbirleri uygulayın.
6. Alternatif yakıtların güvenli bir şekilde elleçlenmesi, kullanılması ve taşınması için hazırlık yapın.
7. Siber riskleri ele almak için dijital çözümlerden yararlanın ve düzenleyici çerçeveyi güçlendirin.
8. Liman performansını izleyin ve ticaret kolaylaştırma önlemlerini ve araçlarını kullanın.
9. Kapasite geliştirmeyi artırmak ve geliştirmekte olan ülkeleri desteklemek.
10. Yeni zorlukların üstesinden gelmek ve sürdürülebilir ve dayanıklı deniz taşımacılığını teşvik etmek için düzenleyici konularda hedeflenen iş birliğini güçlendirmek ve teşvik etmek.





HASGEM

SHIP REPAIR and MARINE SERVICES



HASGEM

SHIP REPAIR and MARINE SERVICES

hsukur@hasgem.com
info@hasgem.com
www.hasgem.com

IFC'den Arkas Holding'e 335 Milyon Dolarlık Stratejik Finansman Desteği

IFC, Arkas Holding'e ulaşım ve lojistik altyapısını güçlendirmeye yönelik yatırımlarını hızlandırmasına destek olmak amacıyla 335 milyon dolarlık bir sendikasyon kredi paketi sağladı.

SUMMARY

IFC has provided a USD 335 million syndicated loan package to support Arkas Holding in accelerating its investments aimed at strengthening transportation and logistics infrastructure.

Arkas Holding, Dünya Bankası Grubu üyesi IFC Uluslararası Finans Kurumu liderliğinde uluslararası finans kuruluşlarının katılımıyla sağlanan sendikasyon kredisinin ilk dilimi olarak 260,3 milyon dolar alacak. Finansman paketinin kalan kısmının önümüzdeki birkaç ay içinde imzalanması bekleniyor.

Emirates NBD ve ILX Fund gibi uluslararası finans kuruluşlarından oluşan bu finans-

man paketi, Arkas'ın sürdürülebilir operasyonlarını finanse etmek ve liman altyapısı ile intermodal taşımacılık filosunun genişlemesini desteklemek için kullanılacak. Kredinin bir kısmı, kısa ve orta vadeli kredilerin yeniden finansmanı için ayrılarak Arkas'ın uzun vadeli yatırım projelerini hayata geçirmesine katkı sağlayacak.

"Bu anlaşma Türkiye'nin Doğu ile Batı arasındaki stratejik köprü konumunu güçlendiriyor"

Arkas Holding ve IFC yetkilileri kredi anlaşması vesilesiyle İzmir'de bir araya geldi. Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas, toplantıda yaptığı konuşmada, "IFC liderliğinde gerçekleştirilen bu kredi anlaşması, sadece Arkas'ın değil, Türkiye'nin ulaştırma gücünün uluslararası alanda tescillenmesi anlamına geliyor. Finansmanın liman ve taşımacılık yatırımlarımıza yönlendirilmesiyle, Türkiye'nin doğu ile batı arasındaki stratejik köprü konumunu güçlendirmek için çalışıyoruz. Bu yatırım, Orta Koridor'un etkinliğini artırarak ülkemizi küresel ulaştırma ağına daha da kritik bir noktaya taşıyacak." dedi.

Toplantıda ayrıca IFC adına konuşan Bölge Direktörü Laura Vecvagare, "Bu önemli yatırım, Türkiye'nin ulaşım ve lojistik alanını dönüştürmede özel sektörün kritik rolünü ortaya koyuyor. Arkas Holding ile ortaklığımız sayesinde IFC, liman kapasitesinin genişletilmesini ve ulaşım ağlarının modernizasyonunu desteklerken; Türkiye'deki ekonomik büyümeye ve istihdama katkı sağlıyor. Bu çabalar, Orta Koridor'un tam potansiyelini ortaya çıkarmak ve Türkiye'nin küresel lojistikteki rolünü güçlendirmek için hayati önem taşıyor" ifadelerini kullandı.

Bu anlaşma, Dünya Bankası Grubu'nun Orta Koridor üzerinden Doğu-Batı ticaret akışını (Orta Asya - Kafkasya - Türkiye - Avrupa hattı) güçlendirilmesine yönelik destek stratejisi kapsamında, Türkiye'de özel sektör düzeyinde sağlanan en önemli uluslararası finansmanlardan biri olarak öne çıkıyor.

Dünya Bankası Grubu'nun, küresel ticaretin çeşitlenmesi ve genişlemesine yönelik stratejisi çerçevesinde, Türkiye'deki modern ve verimli liman ve ulaştırma yatırımlarının finansmanı stratejik bir öncelik olarak öne çıkıyor. Bu kapsamda sağlanan IFC finansmanı, Arkas'ın planladığı liman kapasitesi artırımı, bağlantılı kara ve demiryolu hatlarının güçlendirilmesine yönelik yatırımları ile çevre dostu enerji uygulamalarına kaynak sağlayarak, ülkenin ulaştırma ağını daha rekabetçi hale getirecek.

Toplantıya; Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Bernard Arkas'ın yanı sıra Önder Türkkan, Cenk Sivrioğlu, Orhun Alşan, Perla Karmona ve Aylin Saul katılırken; IFC'yi temsilen Laura Vecvagare, Azhar Iqbal Hussain ve Sudipta Husain yer aldı.



DNV, Maliyet ve Karbon Emisyonlarını Azaltmayı Hedefleyen Yeni 3D Baskı Standardını Yayınladı

DNV, katkılı imalat için hazırladığı amiral gemisi standardı DNV-ST-B203'ün güncellenmiş yeni edisyonunu yayımladığını duyurdu. Program ortak endüstri projesinin (JIP) önemli çıktılarından biri olan bu sürüm, standardın kapsamını polimer parçalara genişletirken tasarım, sürdürülebilirlik ve yeterlilik süreçlerinde kritik iyileştirmeler sunuyor. Yeni edisyon, enerji ve denizcilik sektörlerinde 3D baskının güvenli ve sürdürülebilir şekilde yaygınlaştırılmasını hızlandırmayı amaçlıyor.

SUMMARY

DNV has announced the release of the updated edition of its flagship additive manufacturing standard, DNV-ST-B203. As one of the key outcomes of the ProGRAM joint industry project (JIP), this new edition expands the scope of the standard to include polymer components and introduces critical enhancements in design, sustainability, and qualification processes. The updated standard aims to accelerate the safe and sustainable adoption of 3D printing technologies across the energy and maritime sectors.

Enerji endüstrisinde küresel ölçekte tanınan iki AM standardından biri olan DNV-ST-B203'ün güncellenmesi, DNV'nin teknolojiyi daha uygulanabilir, maliyet-etkin ve geleceğe hazır hâle getirme konusundaki kararlılığını güçlendiriyor.

DNV Katkılı İmalat Küresel Uygulama Lideri Dr. Sastry Kandukuri, güncellemeyle ilgili olarak şunları söyledi: “Katkılı imalat standartlarında küresel rekabet hızla artarken, güven ve ölçeklenebilirlik sağlayan sağlam ve pratik bir çerçeve sunmak kritik önem taşıyor. Bu edisyon, sektörün ihtiyaçlarını doğrudan karşılayan tasarım kuralları ve net CO2 ayak izi ölçüm yöntemleriyle müşterilerimize daha yüksek bir güvenle AM teknolojisini benimseme olanağı sunuyor.”

Yeni standarttaki başlıca yenilikler:

- Pratik tasarım yönergeleri: Mühendislerin AM'in sunduğu tasarım özgürlüğünden yararlanması için parça geometrisi ve malzeme seçimine yönelik kapsamlı rehberlik sunuluyor.
- CO2 ayak izi raporlama kılavuzları: AM parçaları için karbon ayak izinin hesaplanmasına imkân veren yeni metodoloji, sürdürülebilirlik hedefleriyle uyumlu çevresel değerlendirmeleri güçlendiriyor.
- Genişletilmiş yeterlilik çerçevesi: Parçaların ortak nitelikler altında gruplanarak test süreçlerinin sadeleştirilmesi sayesinde maliyetler azalıyor ve pazara çıkış süresi kısalıyor.
- Polimer parçaların dahil edilmesi: Artan endüstriyel kullanım göz önüne alınarak, polimer AM parçaları için de sağlam bir yeterlilik çerçevesi oluşturuldu.



■ DNV Enerji Sistemleri Kuzey Avrupa Bölgesi İcra Başkan Yardımcısı ve Bölge Direktörü Prajeev Rasiah

DNV Enerji Sistemleri Kuzey Avrupa Bölgesi İcra Başkan Yardımcısı ve Bölge Direktörü Prajeev Rasiah, standardın önemini şu sözlerle vurguladı: “Katkılı imalat, malzeme israfını ve tedarik zinciri kaynaklı emisyonları azaltmak için önemli bir fırsat sunuyor. Dijital yapısı sayesinde kalite kontrolün yeni yöntemlerle sağlanmasına da imkân tanıyor. Tüm bu hedeflere ulaşmanın temelinde ise standartlaşma bulunuyor.” Yeni edisyon ayrıca, kabul kriterleri, parça aileleri ve üretim esnası izleme konularında net rehberlik sağlayarak üreticilerin verimliliğini artırıyor.



Beşiktaş Denizcilik, Rusya Operasyonlarını Durdurdu

İstanbul merkezli Türk denizcilik şirketi Beşiktaş Denizcilik (Beşiktaş Shipping), bölgedeki güvenlik koşullarının kötüleşmesi nedeniyle Rusya ile yürütülen tüm seferlerin durdurulduğunu açıkladı.

SUMMARY

Istanbul-based Turkish shipping company Beşiktaş Shipping announced that it has suspended all its services to Russia due to deteriorating security conditions in the region. The company's decision was influenced by assessments made after the Mersin oil tanker was severely damaged in explosions off the coast of Senegal.

Beşiktaş Denizcilik tarafından alınan bu kararda, petrol tankeri Mersin'in Senegal açıklarında meydana gelen patlamalar sonucu ağır hasar almasının etkisi oldu. Beşiktaş Denizcilik tarafından yapılan yazılı açıklamada, son dönemde bölgesel denizcilik güvenliğini etkileyen gelişmeler ışığında operasyonel duruşun yeniden değerlendirildiği belirtilerek şu ifadeler yer aldı:

“Yaptığımız kapsamlı değerlendirmenin ardından, gemilerimiz ve mürettebatımız için risklerin kabul edilemez bir seviyeye ulaştığı sonucuna vardık. Personelimizin ve varlıklarımızın güvenliği en yüksek önceliğimizdir; bu nedenle bu tür tüm operasyonları sonlandırıyoruz.”

Beşiktaş Denizcilik, açıklamasında ayrıca uluslararası yaptırım düzenlemelerine tam uyum gösterdiklerini, G7/AB Fiyat Sınırı mekanizması da dahil olmak üzere tüm küresel ticaret kısıtlamalarına bağlı olarak faaliyet yürüttüklerini vurguladı.

Beşiktaş Denizcilik'ten yapılan yazılı açıklama şu şekilde; Rus çıkarlarını içeren tüm deniz taşımacılığı operasyonlarını durdurma kararı aldık. Derhal geçerli olmak üzere, artık Rusya ile bağlantılı herhangi bir sefer gerçekleştirmeyeceğiz.

Operasyonlarımız boyunca tüm uluslararası yaptırım rejimlerine sıkı sıkıya bağlı kaldık; G7/AB Fiyat Sınırı mekanizması ve ilgili tüm ticaret kısıtlamalarına tam uyum sağladık. Her zaman küresel düzenleyici çerçeve içinde şeffaf ve yasal bir şekilde faaliyet göstermeye öncelik verdik.

Ancak bölgedeki güvenlik durumu önemli ölçüde tırmanmış durumda. Kapsamlı bir değerlendirmenin ardından, gemilerimize ve mürettebatımıza yönelik risklerin artık kabul edilemez hale geldiği sonucuna vardık. Personelimizin ve varlıklarımızın güvenliği en yüksek önceliğimiz olduğundan, bu tür tüm operasyonları durduruyoruz.”

In light of recent developments affecting regional maritime security, we would like to provide an update on our operational stance.

We have decided to cease all shipping operations involving Russian interests. Effective immediately, we will no longer undertake any Russia-related voyages.

Throughout our operations, we have strictly adhered to all international sanctions regimes, maintaining full compliance with the G7/EU Price Cap mechanism and all relevant trade restrictions. We have always prioritized operating transparently and legally within the global regulatory framework.

However, the security situation in the region has escalated considerably. After a thorough assessment, we have concluded that the risks posed to our vessels and crew have become untenable. As the safety of our personnel and assets is our highest priority, we are halting all such operations.

Türkiye, Tarihinde İlk Kez GFCM Başkanlık Görevine Seçildi

Tarım ve Orman Bakanı İbrahim Yumaklı, Türkiye'nin 1954'ten bu yana üyesi olduğu Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu'nda (GFCM) başkanlık görevine seçildiğini belirtti.

SUMMARY

Türkiye was elected president of the General Fisheries Commission for the Mediterranean (GFCM), of which it has been a member since 1954.

Bakan Yumaklı yaptığı açıklamada, Türkiye'nin sürdürülebilir balıkçılık yönetimin-

de uluslararası güç olduğunu belirterek, şunları kaydetti: "Ülkemiz, 1954'ten bu yana üyesi olduğu GFCM'de ilk kez başkanlık görevine seçildi. Bu tarihi adımla birlikte, karar alma süreçlerindeki etkin-

liğimiz artacak. Ülkemiz uygulamaları bölgesel yönetime daha fazla yansıyacak, Akdeniz ve Karadeniz'de sürdürülebilir balıkçılıktaki öncülüğümüz güçlenecek. Hayırlı, uğurlu olsun."



Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatta Rekor Seviyeye Ulaştı

Gemi, yat ve hizmetleri sektörü, bu yılın 10 ayında 1,8 milyar dolarla tüm zamanların en yüksek ocak-ekim dönemi ihracatına ulaştı. En fazla ihracat yapılan ülke Norveç oldu.

SUMMARY

The ship, yacht, and services sector reached an all-time high of \$1.8 billion in exports from January to October in the first 10 months of this year. Norway was the top export destination.

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerinden derlenen bilgilere göre, Türkiye'nin

ihracatı ocak-ekim döneminde geçen yılın aynı dönemine kıyasla yüzde 3,9 artışla 224,6 milyar dolara yükseldi. Gemi, yat ve hizmetleri sektörü, 1,8 milyar dolarla tüm zamanların en yüksek ilk 10 ay ihracatını gerçekleştirdi. Sektörün ihracatı, bu dönemde geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 16,3 artarken, Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı yüzde 0,9 olarak gerçekleşti.

En Fazla İhracat Yapılan Ülke Norveç Oldu

Gemi, yat ve hizmetleri sektörünün ocak-ekim döneminde en fazla ihracat yaptığı ülke 325 milyon 952 bin dolarla Norveç oldu. Bu ülkeyi 172,8 milyon dolarla Danimarka, 164,4 milyon dolarla Yunanistan, 163,6 milyon dolarla Marshall Adaları, 139,2 milyon dolarla Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) izledi. Sektörün dış satımını en fazla artır-



dığı ülke 172,3 milyon dolarla Danimarka oldu. Bu ülkeyi 94,3 milyon dolarla ABD, 84,2 milyon dolarla BAE, 78,1 milyon dolarla Fransa, 70,4 milyon dolarla Norveç takip etti. İller bazında bakıldığında yılın 10 ayında en fazla ihracatı 1 milyar 30 milyon dolarla İstanbul'da faaliyet gösteren gemi yat ve hizmetleri şirketleri yaptı. Sektörde Yalova'dan 453,4 milyon dolar, Bursa'dan 72,1 milyon dolar, Kocaeli'nden 70,9 milyon dolar ve Ankara'dan 53,2 milyon dolarlık dış satım yapıldı.

Wärtsilä, 2026'da Denizcilik Sektörünü Şekillendirecek Dört Kritik Eğilimi Açıkladı

Teknoloji grubu Wärtsilä, denizcilik sektörünün 2026'ya hazırlanırken küresel taşımacılıkta rekabeti, verimliliği ve sürdürülebilirliği yeniden tanımlayacak dört temel trendi belirledi. Wärtsilä Marine Başkanı Roger Holm, sektörün dönüşümünde "iş birliğinin" belirleyici bir rol oynayacağını vurgulayarak, daha temiz ve akıllı bir denizcilik geleceği için tüm paydaşların birlikte hareket etmesi gerektiğinin altını çizdi.

SUMMARY

Technology group Wärtsilä has identified four key trends that will redefine competitiveness, efficiency, and sustainability in global shipping as the maritime sector prepares for 2026. Roger Holm, President of Wärtsilä Marine, emphasized that collaboration will play a decisive role in the sector's transformation, underscoring the need for all stakeholders to act together for a cleaner and smarter maritime future.

Denizcilik sektörü 2026'ya doğru ilerlerken, gemi sahipleri, işletmeciler ve teknoloji sağlayıcıları hızlı bir değişim dönemine hazırlanıyor. Küresel bir deniz teknolojisi lideri olan Wärtsilä, küresel filo genelinde verimliliği, rekabet gücünü ve sürdürülebilirliği artırmayı hedefleyen paydaşlara yol gösterici olabilecek, sektörü şekillendirecek dört önemli trendi öne çıkardı.

2026'ya Yön Verecek Dört Temel Trend

1. Yaşam Döngüsü Optimizasyonu

Gemi tasarımından hizmet ömrü sonuna kadar tüm süreçlerin bütüncül şekilde yö-

netilmesi giderek kritik hâle geliyor. Hızla gelişen teknolojiler ve sıkılaştan düzenlemeler, armatörleri kısa vadeli çözümler yerine uzun vadeli stratejilere yönlendiriyor. Yaşam döngüsü optimizasyonu; çevresel etki, operasyonel verimlilik ve ekonomik sürdürülebilirlik kriterlerini bir arada ele alarak gemi değerinin korunmasını sağlıyor. Wärtsilä, gemi sahipleri, işletmeciler ve OEM'ler arasındaki şeffaf iş birliğinin gelecekteki belirsizlikleri yönetmede kilit öneme sahip olduğunu belirtiyor.

2. Esnek Dekarbonizasyon Stratejileri

Dekarbonizasyon artık tek bir çözümle değil, geminin operasyon profiline, yakıt erişilebilirliğine ve ticari önceliklere göre şekillenen esnek bir stratejiyle mümkün. Yakıt esnek motorlar, hibrit tahrik sistemleri ve metan kaymasını azaltmaya yönelik çözümler, filolarını geleceğe hazırlamak isteyen armatörler için öne çıkan seçenekler arasında yer alıyor. Sürekli izleme ve uyum, rekabetçiliğin korunması için kritik olacak.

3. Dijitalleşme, Büyük Veri ve Gelişmiş Analitik

Hibrit güç sistemleri, alternatif yakıt seçenekleri ve gelişmiş enerji yönetimi gibi karmaşık teknolojilerin gemilerde yaygınlaşması, bütünlük dijital altyapıyı zorunlu kılıyor.



■ Wärtsilä Marine Başkanı Roger Holm

Gelişmiş veri analitiği, gerçek zamanlı operasyon önerileriyle yakıt tüketimi, emisyonlar ve işletme maliyetlerinde kayda değer düşüşler sağlıyor. Sektörde lider şirketler bu kabiliyetleri kullanmaya başlamış olsa da veri yönetimi ve entegrasyon gibi engeller nedeniyle yaygınlaşmanın zaman aldığı belirtiliyor.

4. Daha Öngörülemez Düzenleyici Ortam

IMO'nun Net-Zero Framework sürecindeki gecikmeye karşın, düzenleyici çerçeve küresel ölçekte dönüşmeye devam ediyor. AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) ve FUEU Maritime gibi bölgesel düzenlemeler, filoların önemli bir kısmını şimdiden doğrudan etkiliyor. Şirketler için güçlü raporlama ve uyum protokolleri, 2026'ya hazırlanırken vazgeçilmez hâle geliyor.

"Daha Temiz ve Akıllı Bir Gelecek İş Birliğiyle Mümkün"

Wärtsilä Marine Başkanı Roger Holm, 2026'ya dair vizyonunu şu sözlerle anlattı: Sektörün sürdürülebilir dönüşümünde iş birliği belirleyici bir rol oynayacak. Yakıt esnekliği, entegrasyon kabiliyeti ve çapraz sektör ortaklıklarında gösterdiğimiz liderlik; OEM'lerin, işletmecilerin, limanların, yakıt tedarikçilerinin ve düzenleyicilerin birlikte hareket etmesi gerektiğini açıkça ortaya koyuyor. Müşterilerimizin yanında duruyor, yenilikçi çözümler ve uzun vadeli değer yaratan rehberlik sunuyoruz. Holm, regülasyonların tek başına dönüşümü hızlandırmaya yetmeyeceğini vurguluyor: Mevzuat önemli bir itici güç olsa da tek başına yeterli değil. Dekarbonizasyon bir ekip işidir. Denizcilik ekosistemi, bu dönüşümü ileri taşıyacak teknik mükemmeliyete ve yaratıcı güce sahip. Daha temiz ve akıllı bir geleceği inşa etmek için gereken tüm araçlara bugün sahibiz.

Koç Holding Göcek Marinalarını Bünyesine Kattı

Koç Holding bünyesindeki Tek-Art Marina, Yıldız Holding ve Ülker grubunun ortak olduğu Göcek Marinaları ve otellerinin devir işlemini tamamladı. Rekabet Kurumu onayının ardından tesislerin uzun vadeli kullanım hakları Tek-Art Marina'ya geçmiş oldu.



Koç Holding'in bağlı ortaklığı Tek-Art Kalamış ve Fenerbahçe Marmara Turizm Tesisleri A.Ş., Göcek'te bulunan Göcek Village Port Marina ile Göcek Exclusive Port Marina'nın işletme yapısını ve kullanım haklarını kapsayan satın alma sürecinin tamamlandığını duyurdu. Kamuyu Aydınlatma Platformu'na (KAP) yapılan açıklamada, hisse devri için toplam 157,73 milyon dolar ödeme gerçekleştirildiği bildirildi.

SUMMARY

Tek-Art Marina, a Koç Holding subsidiary, has completed the acquisition of Göcek Marinas and hotels, which were jointly owned by Yıldız Holding and the Ülker Group. Following the approval of the Turkish Competition Authority, the long-term operating rights of the facilities have been transferred to Tek-Art Marina.

Devralma işlemi; Yıldız Holding ve Sağlam İnşaat ile 29 Temmuz 2025 tarihinde imzalanan pay alım sözleşmesinin kapanış şartlarının yerine getirilmesiyle sonuçlandı. Buna göre Tek-Art Marina, Göcek Village Port Marina'nın deniz ve kara alanlarının kullanım hakkına sahip MCI Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş. ile Göcek Exclusive Port Marina'nın aynı haklarını elinde bulunduran RAM Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'nin sermayesinin yüzde 50'sini satın aldı. Ayrıca her iki marinanın işletmesini yürüten Beta Marina Liman Yat ve Çekek İşletmeciliği A.Ş.'nin tamamı da Tek-Art Marina'nın kontrolüne geçti.

KAP açıklamasında, MCI ve RAM'in Göcek'teki kara alanı kullanım haklarının 31 Aralık 2033'e, deniz alanı kullanım haklarının ise 1 Nisan 2073'e kadar devam edeceği hatırlatıldı. Bu kapsamda marinaların mevcut işletmesinin Tek-Art bünyesinde sürdürüleceği belirtildi.

Pay devriyle birlikte kullanım hakkı bu şirketlere ait olan otel varlıkları da Tek-Art Marina'ya geçti. Söz konusu otellerin işletmesinin mevcut kiracı tarafından bir süre daha sürdürüleceği, ancak kira sözleşmesinin 1 Ekim 2026 tarihinde feshedileceği açıklandı.

Holding tarafından KAP'a yapılan açıklama şu şekilde:

"29.07.2025 tarihli özel durum açıklamamız ile bağlı ortaklığımız Tek-Art Kalamış ve Fenerbahçe Marmara Turizm Tesisleri A.Ş. (Tek-Art Marina) ile Yıldız Holding A.Ş. ve Sağlam İnşaat Taahhüt Ticaret A.Ş. (Sağlam İnşaat) arasında, Göcek Village Port Marina'nın deniz ve kara alanlarının kullanım haklarına sahip MCI Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş. (MCI) ile Göcek Exclusive Port Marina'nın deniz ve

kara alanlarının kullanım haklarına sahip RAM Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'nin (RAM) sermayelerinin %50'sine sahip olan ve bu marinaları işletmekte olan Beta Marina Liman Yat ve Çekek İşletmeciliği A.Ş.'nin (Beta) sermayesini temsil eden payların tamamının Yıldız Holding A.Ş.'den, MCI ile RAM'in sermayesinin %50'sini temsil eden diğer payların ise Sağlam İnşaat'tan satın alınması işlemine (işlem) yönelik bir Pay Alım Satım Sözleşmesi (Sözleşme) imzalandığı kamuya duyurulmuştur.

Sözleşme'deki kapanış şartlarının tamamlanmasını takiben Tek-Art Marina tarafından MCI ve RAM sermayelerinin %50'sini ve Beta sermayesinin tamamını temsil eden paylar için kapanış uyarılamasına tâbi olmak üzere toplam 157.730.193 USD ödenerek hisse devir işlemleri tamamlanmıştır.

MCI ve RAM, Göcek Village Port Marina ve Göcek Exclusive Port Marina'nın bulunduğu kara alanlarının 31.12.2033 tarihine kadar, deniz alanlarının ise 01.04.2073 tarihine kadar kullanma iznine sahip olup, söz konusu marinalar Beta tarafından işletilmektedir. MCI ve RAM'in paylarının satın alınması ile birlikte MCI ve RAM'in kullanım hakkı sahibi olduğu alanlarda bulunan otel varlıkları da devralınmış olup, mevcut işletmeciler ile olan kira sözleşmesi 01.10.2026 tarihinde feshedilecektir."

Europort 2025, İnovasyon ve İş Birliği Odağında Büyük Başarıya Ulaştı

Rotterdam'da düzenlenen Europort 2025, denizcilik sektörünün aynı anda enerji dönüşümü, dijitalleşme, finansal belirsizlik ve yeni nesil yeteneklere erişim gibi çok yönlü zorluklarla mücadele ettiği bir dönemde, inovasyon ve uluslararası iş birliğini merkeze alan güçlü bir buluşmaya sahne oldu.

SUMMARY

Europort 2025, held in Rotterdam, became a pivotal gathering that placed innovation and international collaboration at its core at a time when the maritime industry is simultaneously grappling with energy transition, digitalization, financial uncertainty, and the challenge of attracting next-generation talent.

Fuarın 42'nci edisyonu; dört gün boyunca yoğun konferanslar, panel oturumları, ödül törenleri ve geniş katılımlı ağ oluşturma etkinliklerinin ardından tamamlandı. 87 ülkeden 23.000'in üzerinde ziyaretçi ağırlayan Europort 2025'te 1.100 katılımcı firma ve 13 ulusal pavyon yer aldı.

Açılış Zirvesi: "Yeniden İcat Etmenin Gücü"

Etkinlik, 4 Kasım Salı günü gerçekleştirilen enerjik Açılış Zirvesi ile başladı. Zirvede, çalkantılı 1920'ler ile günümüz arasında kurulan paralellikler üzerinden sektörün yeni dönemin zorluklarıyla başa çıkabilmesi için yaratıcı çözümlere yönelmesi gerektiği vurgulandı. Hollanda Denizcilik Endüstrisi Özel Temsilcisi Marja van Bijssterveldt, yaptığı etkileyici açılış konuşmasında inovasyon ve iş birliğinin sektörün geleceğini şekillendirecek temel dinamikler olduğunun altını çizdi.

Öne Çıkan Yenilikler: CF-5000 ICE ve Dairesel Rota

Damen Shipyards, yeni ölçeklenebilir buz sınıfı kargo gemisi serisi Combi Freighter CF-5000 ICE'i tanıtarak etkinliğin dikkat çeken yeniliklerinden birine imza attı. Bir başka önemli katkı ise 15 denizcilik şirketinin katılımıyla hazırlanan dünyanın ilk "Dairesel Rota"sı oldu.

Rota, döngüsel ekonominin gerçek örneklerini ve sektörün sürdürülebilir büyüme hedeflerindeki rolünü ortaya koydu.

Maritime Sisters'in kurucusu ve Dairesel Rota'nın ortak organizatörü Marjolein Boer, "Dairesellik sadece gezegen için iyi değil; stratejik özerkliğimizi artırıyor, maliyetleri düşürüyor, yeni iş modelleri yaratıyor ve sektörümüzü geleceğe hazırlıyor." ifadelerini kullandı.



Enerji Geçişi ve Yeni Yönergeler Gündemin Üstündeydi

IMO'nun Ekim ayında Deniz Çevre Koruma Komitesi'nde Net Sıfır Çerçevesi'ne yönelik geçici kararına rağmen, sürdürülebilirlik ve enerji geçişi Europort 2025'in temel gündem maddelerinden biri oldu. Deniz Teknolojisi Forumu'ndaki tartışmalarda alternatif yakıtlara yönelik risk değerlendirmelerini içeren yeni yönergeler ele alındı. Yönergeler, güvenlik ve karbonsuzlaştırma hedefleri arasındaki boşluğu kapatmayı amaçlayan uyumlu ve uygulanabilir bir yaklaşım sunuyor.

Bakanlık ve Yerel Yönetimden İş Birliği Vurgusu

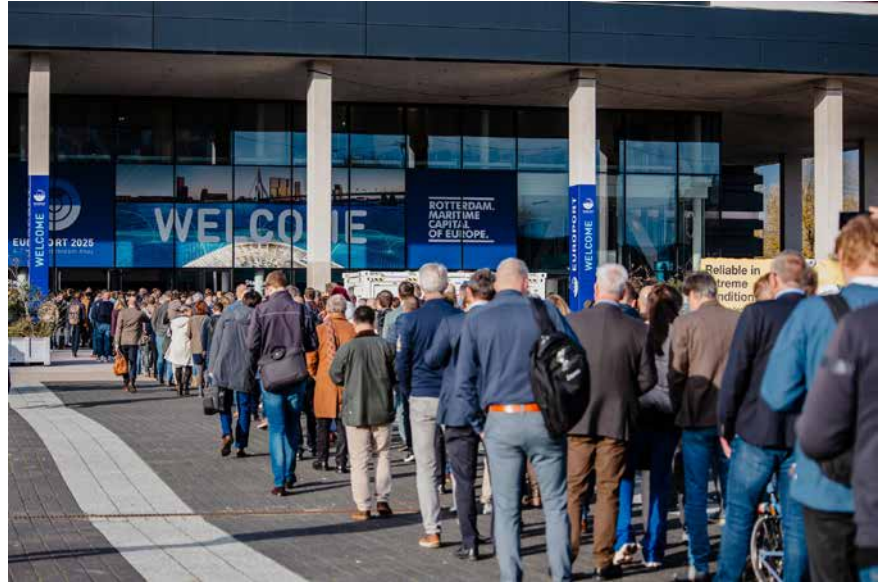
Etkinliği ziyaret eden Hollanda Altyapı ve Su Yönetimi Bakanı Robert Tieman, fuarın küresel denizcilik paydaşlarını buluşturan ölçeğine dikkat çekerek, hükümetlerin sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda iş dünyasının gelişebileceği ortamı sağlayan düzenlemeler yaratması gerektiğini belirtti: "Düzenlemeler inovasyonu engellememeli, desteklemelidir. Tüm piyasa oyuncuları için eşit şartlar sağlanmalıdır."

Rotterdam Belediyesi İş, İklim, Liman ve Şebeke Tıkanıklığı Program Direktörü Petra de Groene ise, denizcilik sektörünün şehir için önemini vurgulayarak, Europort gibi organizasyonların teknoloji şirketleri ve paydaşları bir araya getirerek iş birliğine zemin hazırladığını söyledi.

Genç Profesyoneller Europort Sahnesindeydi

7 Kasım Cuma günü düzenlenen #YoungEuroport programı, genç yetenekleri sektöre kazandırmayı hedefledi. Öğrenciler ve genç profesyoneller; sektör liderleriyle tanışma, projelerini sunma ve kariyer fırsatlarını keşfetme imkânı buldu.

Etkinlik aynı gün, akıllı ve çevre dostu deniz taşımacılığına katkılarıyla öne çıkan



kurum ve kişilerin ödüllendirildiği SAFETY-4SEA Europort Awards ile sona erdi.

"Europort Bu Yıl Enerji ve Bağlantı Saçtı"

Rotterdam Ahoy Europort Direktörü Raymond Siliakus, bu yılki edisyonun sektöre moral veren bir atmosfer yarattığını belirterek şöyle dedi: "Jeopolitik gerginliklerin arttığı bir dönemde, dünyanın dört bir yanından bu kadar çok katılımcının çeşitli

yerine fırsatları konuşmak için bir araya gelmesi son derece ilham vericiydi. Bu iş birliği ruhu, sektörümüzü ileri taşıyan temel güçtür."

Europort 2027 için Geri Sayım Başladı

Europort'un bir sonraki edisyonu 2-5 Kasım 2027 tarihlerinde yeniden Rotterdam'da gerçekleştirilecek.



Kocaeli Üniversitesi'nde "Denizcilikte Psikoloji Temelli Pozitif Yönetim" Çalıştayı Düzenlendi

Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Denizcilikte Psikoloji Temelli Pozitif Yönetim Çalıştayı Prof. Dr. Baki Komsuoğlu Kültür ve Kongre Merkezi'nde gerçekleşti. Çalıştay Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Nalan Tekin konuşma yaptı. Dekan, "Denizcilik sektörü, kendine özgü çalışma koşulları, yüksek risk faktörleri ve uzun süreli mesai nedeniyle, çalışanların psikolojik dayanıklılığını doğrudan etkileyen bir alandır. Bu nedenle, iş yerinde psikolojik taciz, denizcilik gibi stres düzeyinin yüksek olduğu alanlarda daha görünür ve daha yıpratıcı sonuçlara yol açabilmektedir." sözleriyle çalıştayı başlattı.

SUMMARY

Kocaeli University's Maritime Faculty held a workshop on Psychology-Based Positive Management in Maritime at the Prof. Dr. Baki Komsuoğlu Culture and Congress Center. Prof. Dr. Nalan Tekin, Dean of the Maritime Faculty, delivered a speech at the workshop. The Dean began the workshop with the words, "The maritime department, due to its unique working conditions, high-risk factors, and long rest periods, directly impacts the psychological well-being of its employees. Therefore, psychological harassment in the workplace can be more visible and accessible in high-stress environments like maritime."

Çalıştay, gün boyu devam eden üç ana oturum ve bir Forum Tiyatro etkinliği ile gerçekleşti. Birinci oturum "Gemilerde Psikososyal Riskler ve Mobbing Dinamikleri" adlı başlık üzerinden gerçekleşti. Oturum, Kpt. Ozan Hikmet Arıcan'ın moderatörlüğünde, sektördeki psikososyal risklerin ve özellikle mobbingin dinamiklerini ele aldı. Panelistler Prof. Dr. Leyla Tavacıoğlu, Doç. Dr. Murat Bayraktar ve Kpt. Tuğay Hocek konuyla ilgili paylaşımlarda bulundu. İstanbul Teknik Üniversitesi Forum Tiyatro ekibi, denizcilikteki zorlukları sanatsal bir dille aktararak katılımcıların konuya farklı bir bakış açısıyla yaklaşmasını sağladı.

Doç. Dr. Umur Bucak'ın yönetimindeki ikinci oturumda "Kıydan Masaya Stres, Mobbing, Sessizlik Kültürü" gibi konular ele alındı. Panelistler Psikolog Cemre Gülcek, Eğitim Uzmanı Hilal Harul ve Kpt. Gökhan Ayaz, kıydan gemiye kadar uzanan bu sorunlara dair deneyim ve çözüm önerilerini paylaştı.

Çalıştayın son oturumu, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Leyla Tavacıoğlu'nun moderatörlüğünde "Denizcilikte Ruh Sağlığı, Korunma, Psikolojik Müdahale ve Hukuki Destek Yaklaşımları" konu başlıkları üzerinden gerçekleşti. Oturum, denizcilik çalışanlarının ruh sağlığının korunması, acil durumlarda psikolojik müdahale ve hukuki destek yaklaşımları üzerinde durdu. Panelistler Doç. Dr. Artür Karademir, Doç. Dr. Bahadır Geniş, Uzman Psikolog İrem Bulut Kaya ve Dr. Meltem Kora konuya dair fikirlerini katılımcılarla paylaştı.



Türkiye, Su Ürünlerinde Bölgesel Gücünü Pekiştiriyor

Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü'nün (FAO) Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu (GFCM) tarafından yayımlanan 2025 Akdeniz ve Karadeniz Balıkçılığının Durumu (SoMFi) raporu, Türkiye'nin su ürünleri sektöründe bölgenin belirleyici aktörlerinden biri olduğunu ortaya koydu.

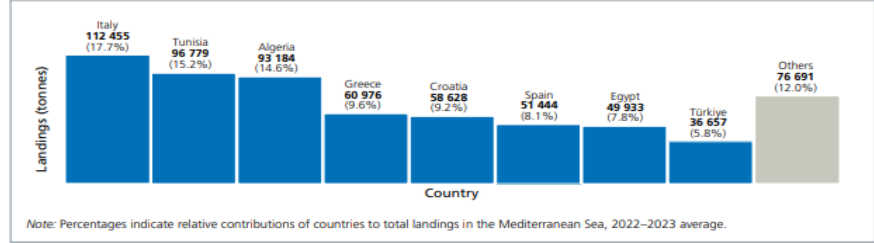
SUMMARY

The 2025 State of Mediterranean and Black Sea Fisheries (SoMFi) report, published by the General Fisheries Commission for the Mediterranean (GFCM) of the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), revealed that Turkey is one of the region's decisive actors in the aquaculture sector.

Raporun bulguları, iki denizdeki toplam avın üçte birinden fazlasının Türkiye'de gerçekleştirildiğini gösteriyor. Türkiye, 2022-2023 döneminde 330 bin tonluk ortalama avcılık üretimiyle tüm bölge ülkelerini geride bıraktı. Rapora göre Karadeniz'de avlanan her 10 balıktan 7'si Türkiye tarafından avlanıyor. Akdeniz'de ise Türkiye'nin avcılık payı yaklaşık %5 düzeyinde olsa da ülke, toplam avcılık hacmini önceki rapor dönemine göre %11,6 artırarak mevcut üstünlüğünü pekiştirdi.

Yetiştiricilikte Türkiye Açık Ara Birinci

Yetiştiricilik tarafında tablo Türkiye'nin üstünlüğünü daha da belirginleştiriyor. Rapora göre bölgede yetiştirilen deniz ve acısu balıklarının %95,5'i yalnızca 8 ülkede üretiliyor ve bu ülkeler arasında ilk sırada Türkiye yer alıyor. Türkiye, yaklaşık



400 bin tonluk yetiştiricilik üretimiyle bölgenin toplam üretiminin %34-43'üne tek başına katkı sağlıyor. Çipura (%34,5), levrek (%29,7) ve gökkuşuğu alabalığı üretimi ağırlıklı olarak Türkiye merkezli ilerliyor. Raporda ayrıca Türkiye'nin yetiştiricilikteki büyümesinin önceki döneme kıyasla %22 artarak 70 bin ton yükseldiği belirtiliyor. Bu artış, diğer tüm ülkelerin toplam büyümesinin üzerinde.

Aşırı Avlanma Son 10 Yılın En Düşük Seviyesinde

Sürdürülebilir balıkçılığa yönelik kaygılar devam etse de SoMFi 2025 raporu, bölgedeki aşırı avlanmanın son on yılın en düşük seviyesine gerilediğini ortaya koyuyor. FAO'nun Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu tarafından hazırlanan bu kapsamlı çalışma hem sürdürülebilirlik alanında hem de önemli balık stoklarının toparlanmasında kayda değer ilerlemeler sağlandığını gösteriyor. 700'den fazla uzmanın katkısıyla

hazırlanan rapor, kanıta dayalı yönetim ve bölgesel iş birliğinin somut etkilerini ortaya koyuyor. Bulgulara göre balıkçılığın kaynaklar üzerindeki baskısı neredeyse yarı yarıya azalmış durumda ve pek çok türde toparlanma eğilimi görülüyor.

“Su Ürünleri Üretiminin 2050'ye Kadar Artması Gerekıyor”

FAO Balıkçılık ve Su Ürünleri Direktörü Manuel Barange, raporun tanıtım toplantısında yaptığı değerlendirmede şu ifadeleri kullandı: “Stoklar henüz ideal seviyelere ulaşmış değil ancak bilim temelli yönetim tedbirleri sayesinde toparlanma süreci güçleniyor. Sorumlu yetiştiricilik ise gelecekteki su ürünü talebini karşılamada kritik rol oynayacak.”

SoMFi raporu ayrıca artan küresel talebi karşılamak için su ürünleri üretiminin 2050 yılına kadar %14-29 oranında artırılması gerektiğini ortaya koyuyor.



Amazon ve Google'a Enerji Sağlayacak Rüzgâr Çiftliği İlk Elektriğini Gönderdi

Almanya'nın Kuzey Denizi açıklarında inşa edilen Borkum Riffgrund 3 açık deniz rüzgâr çiftliği, 3 Aralık itibarıyla ilk elektriğini Alman şebekesine ileterek önemli bir eşiği geride bıraktı. Ørsted'in Almanya'daki en büyük açık deniz projesi olan tesis, ürettiği elektriğin büyük bölümünü uzun vadeli kurumsal enerji alım anlaşmalarıyla (CPPA) Amazon ve Google gibi teknoloji devlerine sağlayacak.

SUMMARY

The Borkum Riffgrund 3 offshore wind farm, built in the German sector of the North Sea, passed a major milestone on 3 December by delivering its first power to the German grid. As Ørsted's largest offshore project in Germany, the facility will supply most of the electricity it generates to major technology companies such as Amazon and Google through long-term Corporate Power Purchase Agreements (CPPAs).

Alman kıyılarına yaklaşık 45 mil mesafede konumlanan proje, Ørsted ile Nuveen Infrastructure ortaklığında geliştiriliyor. 2026'nın ilk çeyreğinde tam kapasite devreye alınması planlanan rüzgâr çiftliği, 913 MW'lık kurulu gücüyle Almanya'nın en büyük açık deniz rüzgâr çiftliklerinden biri olacak. Bu kapasite, ülkenin mevcut en büyük açık deniz rüzgâr projesi olan EnBW'ye ait He Dreith'e oldukça yakın.

Nuveen Infrastructure Yenilenebilir Enerji Yatırımları Genel Müdürü Jordi Francesch, "Borkum Riffgrund 3'te ilk elektriğin üretilmesi, hem Almanya'nın açık deniz rüzgâr

hedefleri hem de AB'nin enerji dönüşümünü hızlandırma taahhüdü açısından önemli bir dönüm noktasıdır" dedi.

AB Tedarik Zinciri Gücünü Gösteriyor

Proje, Avrupa'nın yenilenebilir enerji tedarik zincirinin çeşitliliğini ve kapasitesini ortaya koyuyor. Türbinler ve temeller Almanya ile Danimarka'da üretildi; kablolar Almanya ve Fransa'da imal edildi; kurulum çalışmaları ise Hollanda ve Belçika'dan gelen offshore inşaat gemileriyle yürütüldü. Ørsted'in Almanya'daki tüm açık deniz projelerinin operasyon ve bakım faaliyetleri ise Doğu Frizya'daki Norden-Norddeich ve Emden merkezlerinden yönetilecek.

Toplam 83 rüzgâr türbininden oluşacak proje, her biri 11 MW kapasiteli ünitelerle çalışacak. Çiftlik tam faaliyete geçtiğinde, büyük bir kentin yıllık elektrik tüketimine eşdeğer enerji üretecek.

Amazon, BASF ve Google Uzun Vadeli Elektrik Anlaşmalarıyla Destekliyor

Projenin yaklaşık %80'i uzun vadeli kurumsal enerji alım anlaşmalarıyla güvence altına alınmış durumda. Toplam 786 MW'lık elektrik için:

- Amazon: 350 MW
- BASF: 186 MW
- Covestro: 100 MW
- Energie-Handels-Gesellschaft / REWE Group: 100 MW
- Google: 50 MW

olmak üzere 10 ile 25 yıl arasında değişen sürelerde CPPA anlaşmaları yapıldı. Bu model, hem geliştirici hem de tüketici tarafında uzun dönemli fiyat istikrarı sağlıyor.

Almanya'da Yeni Bir Bağlantı Konsepti

Borkum Riffgrund 3, Ørsted'in Almanya'da offshore trafo istasyonu (OSS) kullanma-



dan inşa ettiği ilk rüzgâr çiftliği olma özelliğini taşıyor. Yeni bağlantı yapısı sayesinde türbinler, 66 kV hat üzerinden doğrudan Alman şebeke operatörü TenneT tarafından işletilen DolWin epsilon dönüştürme platformuna bağlanıyor.

Ørsted'in Almanya'daki Kapasitesi 2026'da 2,5 GW'ı Aşıyor

Projenin devreye alınmasıyla Ørsted'in Almanya'daki açık deniz rüzgâr kapasitesi 2026 başında 2,5 GW seviyesine ulaşacak. Borkum Riffgrund 3, şirketin bölgede işlettiği Borkum Riffgrund 1 ve 2 ile Gode Wind 1, 2 ve yeni devreye giren Gode Wind 3 projeleriyle birlikte Almanya'daki liderliğini pekiştiriyor. Ørsted, ülkenin toplam offshore rüzgâr kapasitesinin %20'den fazlasını tek başına işletir hâle geliyor.

Almanya'nın en büyük açık deniz rüzgâr projesi olan He Dreith ise 25 Kasım'da ilk elektriğini üretmeye başlamıştı ve 2026 yazında tam kapasite devreye alınması bekleniyor.

Van Oord'un Yeni Rüzgâr Türbini Montaj Gemisi Boreas İlk Görevini Başarıyla Tamamladı

Van Oord'un yeni nesil açık deniz rüzgâr türbini montaj gemisi Boreas, ilk görevini başarıyla tamamladı. Geminin ilk operasyonu, Almanya'nın Kuzey Denizi'ndeki 1,6 GW kapasiteli Nordseecuster A projesinin ilk fazında toplam 45 monopilin kurulumu oldu. Boreas, sınıfının en büyük ve en sürdürülebilir montaj gemisi olarak öne çıkıyor. Bu ilk proje, 1,6 milyon haneye eşdeğer yenilenebilir elektrik üretiminin önünü açacak.

SUMMARY

Van Oord's next-generation offshore wind installation vessel, Boreas, has successfully completed its first mission. The vessel's initial operation involved installing a total of 45 monopiles for the first phase of the 1.6 GW Nordseecuster A project in the German North Sea. Boreas stands out as the largest and most sustainable vessel of its kind. This maiden project will enable the generation of renewable electricity equivalent to powering 1.6 million households.



montaj kabiliyetlerini açıkça ortaya koydu. Etkileyici boyutları, akıllı tasarımı ve yüksek kapasiteli ekipmanları sayesinde gemi, sürdürülebilir açık deniz rüzgâr projelerinin zorlu gereksinimlerini karşılamaya hazır olduğunu kanıtladı.

“Boreas’ın hizmete girmesi ve ilk görevini başarıyla tamamlaması, açık deniz rüzgâr sektöründeki ölçek büyümesini desteklemede bizi daha da güçlendirdi”

ve birçok başka projede de aynı başarıyı göstereceğine inanıyoruz.”

Boreas’ın yanı sıra Van Oord, ikincil çelik yapıların montajı için Aeolus adlı diğer açık deniz montaj gemisini de sahaya gönderdi. Ayrıca Stornes ve Bravenes isimli esnek düşmeli çakıl döküm gemileri, güçlü akıntılar ve dalgaların neden olabileceği erozyonu önlemek amacıyla monopil temellerinin etrafına kaya döşeme işlemleri gerçekleştirdi.

Van Oord, RWE (%51) ve Norges Bank Investment Management (%49) ortaklığındaki Nordseecuster açık deniz rüzgâr çiftliği için toplam 105 genişletilmiş monopilin kurulumuyla görevlendirildi. İlk 45 monopilin başarıyla yerleştirilmesiyle önemli bir eşik geride bırakıldı. Geri kalan 60 monopilin, projenin ikinci fazı olan Nordseecuster B kapsamında 2027 yılında kurulması planlanıyor. Boreas, bu ilk görevi sırasında gelişmiş monopil

Van Oord Offshore Energy Genel Müdürü Maurits den Broeder, konuyla ilgili yaptığı açıklamada şunları ifade etti: “Boreas’ın faaliyete geçmesi ve ilk görevinin başarıyla tamamlanmasıyla, açık deniz rüzgâr endüstrisindeki ölçek büyümesini desteklemek için çok daha güçlü bir konuma geldik. Bu kilometre taşı, enerji dönüşümünü ilerletme konusundaki kararlılığımızı ortaya koyuyor. Bu etkileyici gemiyi iş başında görmek heyecan verici

Van Oord ekibi yaptığı açıklamada şu değerlendirmede bulundu: “Boreas’ın ilk projesindeki yüksek performansı büyük bir dönüm noktasıdır ve bu başarı, projeye katkı veren herkesin özverisi, uzmanlığı ve enerjisi sayesinde mümkün olmuştur. İlk 45 monopilin zamanında ve hassas bir şekilde kurulması, yalnızca geminin yeteneklerini değil, aynı zamanda ekibimizin gücünü de ortaya koymaktadır.”

ABD–Çin Arasında Liman Ücretleri İçin Bir Yıllık Ateşkes Anlaşması

Amerika Birleşik Devletleri ve Çin, karşılıklı olarak uyguladıkları liman hizmet ücretlerini, iki ülke bağlantılı gemiler için 10 Kasım 2025 itibarıyla bir yıl süreyle askıya alma konusunda anlaşmaya vardı. Söz konusu karar, ticari görüşmelerin ardından açıklanırken, iki ülke arasında denizcilik ve ekonomik ilişkileri istikrara kavuşturmayı amaçlıyor.

SUMMARY

The United States and China have agreed to suspend their respective port service fees on vessels with a U.S. or Chinese nexus for one year, effective 10 November 2025. The decision, announced following recent trade discussions, aims to stabilize maritime and economic relations between the two countries.

30 Ekim 2025'te varıldığı bildirilen ticaret anlaşmasının ardından Beyaz Saray, 1 Kasım 2025 tarihli bir bilgi notu yayımladı. Notta, ABD Başkanı Donald J. Trump ile Çin Devlet Başkanı Şi Jinping'in Güney Kore'de gerçekleştirdiği görüşmelerde "ticari ve ekonomik bir mutabakata" varıldığı vurgulandı. Bu kapsamda, Çin bağlantılı gemilere uygulanan ABD liman hizmet ücretlerinin bir yıl süreyle askıya alınacağı belirtiliyor: "Amerika Birleşik Devletleri, 10 Kasım 2025'ten itibaren bir yıl boyunca, Çin'in denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörlerinde hâkimiyet hedeflemesine yönelik Section 301 soruşturması kapsamında aldığı önlemlerin uygulanmasını askıya alacaktır. Bu süreçte ABD, Section 301 çerçevesinde Çin ile müzakerelere



devam edecek ve Güney Kore ile Japonya'yla birlikte Amerikan gemi inşasını canlandırmaya yönelik iş birliğini sürdürecektir."

Çin Ticaret Bakanlığı da anlaşmayı doğrulayan bir açıklama yayımladı. Bakanlık, ABD'nin öncelikle kendi Section 301 tedbirlerini askıya alacağını, Çin'in ise buna karşılık ABD bağlantılı gemilere uygulanan özel liman ücretlerini bir yıl boyunca durduracağını bildirdi.

Bakanlığın açıklamasına göre, Kuala Lumpur'daki ticaret görüşmelerinde iki ülke heyetleri arasında şu çerçevede bir mutabakat sağlandı:

- ABD, Çin'in denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörlerine yönelik Section 301 soruşturmaları kapsamında yürürlüğe koyduğu tedbirlerin uygulanmasını bir yıl boyunca askıya alacak.
- ABD'nin bu adımını takiben Çin de karşı önlemlerini aynı süre boyunca askıya alacak.
- Görüşmelerde elde edilen olumlu sonuçlar, iki tarafın eşitlik, karşılıklı saygı

ve karşılıklı fayda prensipleri doğrultusunda iş birliği yaparak ticari sorunlara çözüm üretebileceğini ortaya koyuyor.

Uygulama detayları netleşmeyi bekliyor

ABD'nin askıya alma kararını 10 Kasım 2025'te yürürlüğe sokması hâlinde, Çin'in de aynı tarih itibarıyla karşı önlemlerini durdurması bekleniyor. Ancak bu tarihe kadar olan "geçiş sürecinde" ücretlerin uygulanmaya devam edip etmeyeceği konusunda henüz resmî bir açıklama yapılmadı. Ayrıca, bu dönemde ödenmiş veya ödenecek ücretlerin iadesine ilişkin olası bir mekanizma hakkında da bilgi bulunmuyor. Bazı gemi işletmecilerinin, ABD'li hukuk danışmanlarından görüş almaya başladığı bildiriliyor.

Denizcilik şirketlerinin, belirsizliğin sürdüğü bu süreçte, ABD veya Çin hukukuna hâkim uzmanlardan görüş almaları öneriliyor. Ayrıca ilgili şirketler, kulüplerinin ABD–Çin tarifeleri konusunda görevli ekipleriyle ya da kendi olağan kulüp temsilcileriyle iletişime geçerek destek alabilir.

LAYHER ALLROUND® İSKELE



Şimşek İskele



AGS Sistemi



Allround İskele



Sistemden Bağımsız Aksesuarlar



Çatı & Koruyucu Sistemler



TG-60 Taşıyıcı İskeleler



Sahne Sistemleri



Hareketli İskeleler



Merdivenler



Yazılım



LAYHER İSKELE SİSTEMLERİ

Kocaeli Merkez Ofis / Dağıtım Merkezi
İstanbul Mermerciler Küçük Sanayi Sitesi Köşeler Mah.
5. Cad. No:18 Dilovası 41455 Kocaeli - Türkiye
Tel: +90 (262) 655 06 06

İzmir Ofis / Dağıtım Merkezi
AOSB Mah. 10035 Sok. No:2/1
Pk:35620 Çiğli / İzmir - Türkiye
Tel: +90 (232) 325 00 66 (pbx)

Ankara Ofis / Dağıtım Merkezi
Saray Mah. Saray Cad. No:6/2
Kahramankazan / Ankara - Türkiye
Tel: +90 (262) 655 06 06

info@layher.com.tr
www.layher.com.tr

Sosyal medyada bizi takip edin!

     @Layher Türkiye

Layher 

Daha Fazla Olanak. İskele Sistemi.

Bangladeş, Laldia Konteyner Terminali İçin İmtiyaz Sözleşmesi İmzaladı: 550 Milyon Dolarlık Dev Yatırım

Bangladeş, Çattogram'daki Laldia Konteyner Terminali'nin geliştirilmesine yönelik imtiyaz sözleşmesini tamamlayarak hem liman altyapısını güçlendirecek hem de ülkenin sürdürülebilir büyüme hedeflerine hizmet edecek önemli bir yatırımı hayata geçiriyor. 550 milyon ABD dolarını aşan proje, ülke tarihindeki en büyük kamu-özel ortaklığı yatırımlarından biri olarak dikkat çekiyor.

SUMMARY

Bangladesh has taken a significant step toward strengthening its maritime and trade infrastructure by signing a concession agreement for the development of the Laldia Container Terminal in Chattogram. Representing an investment of over US\$550 million, the project is one of the largest Public-Private Partnership (PPP) investments in the country's history.

Chittagong Liman İdaresi (CPA), APM Terminals ve yerel ortak QNS Container Services Ltd. arasında imzalanan anlaşma kapsamında terminal, 30 yıl boyunca APM Terminals tarafından işletilecek. Laldia Terminali, Bangladeş liman altyapısında bir ilk olarak, tamamen yatırımcı tarafından tasarlanacak, finanse edilecek, inşa edilecek ve işletilecek şekilde yapılandırılıyor. APM Terminals CEO'su

Keith Svendsen anlaşma ile ilgili "Bangladeş ile anlaşmasını yaptığımız bu sıfırdan proje, yerel üreticilerin, ihracatçıların, ithalatçıların ve genel Bangladeş ekonomisinin büyümesini desteklemede aktif bir rol oynamamızı sağlıyor. Güvenli ve verimli bir terminal oluşturmamızın yanı sıra bölgenin gelecekteki refahı için nitelikli istihdam yaratma hedefiyle ülkeye olan bağlılığımızı güçlendiriyor." dedi.

Yıllık Liman Kapasitesinin 800.000 TEU Üzerine Çıkması Bekleniyor

Terminalin 2030 yılında faaliyete geçmesiyle birlikte Bangladeş'in yıllık liman kapasitesinin 800.000 TEU'nun üzerine çıkması bekleniyor. Yeni derin su tesisleri sayesinde limanda hâlen 2.800 TEU sınırlı ile elleçlenebilen gemiler yerine, 6.000 TEU'ya kadar olan daha büyük gemiler kabul edilebilecek. Bu dönüşüm, ülkenin başta tekstil ve hazır giyim olmak üzere ihracata dayalı sektörlerinin küresel pazarlara erişimini hızlandıracak. Proje ayrıca inşaat sürecinde 1.000'den fazla, işletme döneminde ise 500'den fazla kişiye doğrudan istihdam sağlayacak. APM Terminals, ayrıca yerel işgücünü desteklemek amacıyla eğitim ve çıraklık programları da hayata geçirecek.

Güney Asya'nın Düşük Emisyonlu İlk Terminallerinden Biri

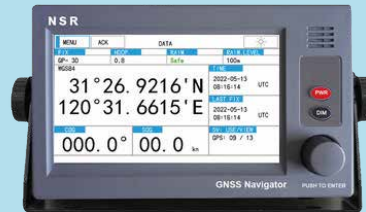
Laldia Konteyner Terminali, Bangladeş'in iklim hedefleriyle uyumlu olarak enerji verimli ve düşük emisyonlu bir tesis olarak tasarlanıyor. Terminalde, elektrikli kargo elleçleme ekipmanları, bina çatılarına entegre güneş enerjisi sistemleri, gemilerin limanda şebekeye bağlanmasını sağlayan kıyı enerjisi altyapısı gibi uygulamalar yer alacak. Bu sistemler, sera gazı emisyonlarını azaltacak, gürültü ve hava kirliliğini minimuma indirecek ve bölge toplulukları için daha güvenli bir çalışma ortamı sunacak.

Proje aynı zamanda Danimarka ve Bangladeş arasında yeşil büyümeyi, istihdamı ve sürdürülebilir ticari ilişkileri güçlendirmeyi amaçlayan "Sürdürülebilir Yeşil Çerçeve Katılımı" girişiminin bir parçası olarak değerlendiriliyor.





NVR-9000 VDR



NGR 3000 GPS



NVX 3000 NAVTEX



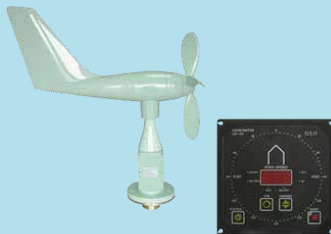
NBW-1000 BNWAS



NBI 1000 AIS



**NED 3010
E.SOUNDER**



**AM1000 WIND
SYSTEM**



NES 1000 ECDIS



NVR 3000 VHF DSC



NHR 1500 MF/HF



NFX 3000 W.MAX

Official Sales & Service Representative of NSR Marine in TURKIYE

www.almmarine.com

service@almmarine.com

+90 534 767 0646

sales@almmarine.com

Glamox, Norveç tasarımı dört Açık Deniz İnşaat Gemisini Aydınlatacak

Aydınlatma sektörünün liderlerinden Glamox, denizcilik şirketi Seatankers tarafından sipariş edilen dört Açık Deniz İnşaat Gemisi (OCV) için dış mekân deniz tipi LED aydınlatma sistemleri tedarik ediyor. Bu yüksek donanımlı ve çok amaçlı gemiler, açık deniz rüzgâr çiftliklerinin inşası ve bakımı, deniz altı altyapı kurulumları gibi çeşitli offshore projelerinde görev yapabilecek kapasitede tasarlandı.

SUMMARY

Glamox, a leading company in the lighting sector, is supplying exterior marine-grade LED lighting systems for four Offshore Construction Vessels (OCVs) ordered by the shipping company Seatankers. These highly equipped and versatile vessels are designed to support a wide range of offshore projects, including the construction and maintenance of offshore wind farms and the installation of subsea infrastructure.

Glamox, Norveç'te tasarlanan ve Çin'de inşa edilen bu dört gemi için kapsamlı bir dış mekân deniz sertifikalı LED aydınlatma paketi sağlıyor.

Glamox Marine, Offshore & Wind biriminin Satış ve Ticari İşler Direktörü Tommy Stranden, "Bu yüksek spesifikasyonlu gemiler, uzun ömürlü, enerji verimli ve zorlu deniz koşullarına dayanıklı kaliteli deniz sertifikalı aydınlatma ürünleriyle donatılacak," dedi. "Seyir fenerleri, tüm dış aydınlatmalar, lineer armatürler, pro-



jektörler ve görev ihtiyaçlarına göre ışık seviyelerinin ayarlanmasına olanak tanıyan dim edilebilir projektörleri tedarik ediyoruz."

Dört gemi, Norveç'in Stord kentindeki Salt Ship Design tarafından geliştirilen SALT 308 OCV tasarımına dayanıyor. Gemiler 100 metre uzunluğa, 23 metre genişliğe sahip olacak; 150 ton kapasiteli heave-compensated vinç ile donatılacak ve 110 kişiye kadar mürettebat barındırabilecek. Ayrıca iki adet çalışma sınıfı uzaktan kumandalı sualtı aracı için hangar alanı bulunacak. OCV'ler, hibrit 1.500

kWh batarya enerji depolama sistemi ve gelecekte yakıt esnekliği sağlayacak methanol-ready sevk tasarımıyla donatılacak.

Glamox'un müşterisi CSSC Wuchang Shipbuilding Industry Group Co. Ltd., gemilerin inşasından sorumlu. Glamox, dört geminin aydınlatma paketlerini bugünden 2026 Ocak ayına kadar teslim edecek. Wuchang Shipbuilding ise bu sistemleri Çin'in Hubei eyaletindeki Wuhan kentindeki tesislerinde kuracak. İlk iki geminin teslimatının Eylül ve Aralık 2026'da yapılması planlanıyor.

Hasgem İçin Kalite, Sürdürülebilir Performansı Garanti Eden Temel Bir Değerdir

■ Hasgem Kurucusu ve Genel Müdürü Habib Şükür



Denizcilik sektöründe bakım-onarım süreçleri yalnızca teknik bir operasyon değil, aynı zamanda zaman, maliyet ve güvenlik dengesinin kusursuz şekilde yönetilmesi gereken kritik bir mühendislik sürecidir. Kısa sürede mühendislik temelli yaklaşımı, hızlı müdahale kabiliyeti ve uçtan uca hizmet yapısıyla sektörde dikkat çeken Hasgem, gemi sahipleri ve armatörler için güvenilir bir çözüm ortağı olarak konumlanıyor. Gemi bakım-onarım, teknik servis, su altı hizmetleri, tedarik, agency ve proje yönetimi gibi geniş bir alanda hizmet veren Hasgem'in vizyonunu, kalite anlayışını ve 2026 hedeflerini Hasgem Kurucusu ve Genel Müdürü Habib Şükür ile konuştuk.



Gemi bakım-onarım süreçlerinin başarısı, doğru teşhis ve mühendislik temelli bir planlama yaklaşımıyla başlıyor. Hasgem de bu noktada kişiye özel, hızlı ve kaliteli çözümleriyle dikkat çekiyor. Röportajımıza Hasgem'in kuruluş hikayesini konuşarak başlamak isteriz. Hasgem olarak sektöre nasıl çözümler sunuyorsunuz? Vizyon ve misyonunuzdan kısaca bahsedermisiniz?

Hasgem 2023 senesinde, denizcilik sektöründe artan hızlı, güvenilir ve mühendislik temelli bakım-onarım ihtiyacına çözüm üretmek amacıyla kuruldu. Kuruluşumuzun temelinde; gemi sahiplerinin ve armatörlerin operasyonel kayıplarını minimuma indirmek, doğru teşhis ile en verimli onarım sürecini oluşturmak ve tüm hizmetleri tek çatı altında toplamak fikri yatıyor. Bugün Hasgem; gemi bakım-onarım, teknik servis, proje yönetimi, tedarik, su altı hizmetleri ve agency alanlarında uçtan uca çözümler sunan bir yapıya kavuşmuş durumda.

Vizyonumuz, bölgenin en güvenilir, yenilikçi ve mühendislik odaklı gemi bakım-onarım ve teknik servis firması olmaktır. Misyonumuz ise her gemiye, her armatöre

ve her projeye özel; hızlı, doğru, sürdürülebilir ve uluslararası standartlarda çözümler üreterek, sorun odaklı değil çözüm odaklı bir yaklaşımla sektörde sürekli değer yaratmaktır.

Hasgem olarak iş ortaklarınızın ihtiyaçlarını anlamak ve özelleştirilmiş çözümler sunmak için çalışıyorsunuz. Bu noktada terzi işi çözümler sunduğunuzu söylemek mümkün. Kişiye özel çözümler sunarken hangi parametreler dikkat ediyorsunuz ve nasıl çözümler sunuyorsunuz?

Her geminin teknik geçmişi, operasyonel koşulları, ticari planlaması ve bütçe yapısı farklıdır. Bu nedenle Hasgem'de standart bir paket sunmak yerine birden fazla parametreyi değerlendiriyoruz. Geminin teknik durumu ve bakım geçmişi, armatör veya kaptanın operasyonel ihtiyaçları, zaman kısıtları (lay-up, next port ETA, off-hire riskleri), sınıf kuralları ve denetim gereklilikleri, liman/tersane koşulları ve fiyat performans beklentisi analizi yapıyoruz.

Bu bilgiler doğrultusunda; minimum duruş süresi, optimum maliyet ve maksimum kalite formüllerine dayalı kişiye özel bakım-onarım planları hazırlıyoruz. Gerek-

tiğinde mühendislik hesapları, root cause analizler ve onarım senaryoları oluşturuyoruz.

“Hataları Oluşmadan Engellemek” Üzerine Kurulu Yönetim Anlayışı

Hasgem, tüm iş süreçlerinin merkezine kaliteyi alıyor. Hasgem için kalitenin tanıtımı nedir? Kalite ve sürdürülebilirlik politikalarınızdan bahsedermisiniz?

Hasgem'de kalite “hataları düzeltmek” değil, “hataları oluşmadan engellemek” üzerine kurulu bir yönetim anlayışıdır. Bu anlayışın temelini uluslararası standartlara uygunluk, izlenebilirlik ve güçlü bir dokümantasyon sistemi oluşturur. IACS klas kuralları, ISO standartları ve OEM prosedürleri doğrultusunda yürütülen tüm süreçler; eğitilmiş ve sertifikalı teknik ekipler, denetim mekanizması ve çift kademeli kalite kontrol sistemiyle güvence altına alınır. Hasgem için kalite, sadece bugünü değil, uzun vadeli sürdürülebilir performansı da garanti altına alan temel bir değerdir.

Sürdürülebilirlik politikamız ise çevreci çalışma yöntemleri, enerji verimli uygu-





lamalar, atık yönetimi, düşük karbonlu operasyon planlaması ve gemi sahiplerine çevre uyum çözümleri sunmak üzerine kurulu. Bu yaklaşım sayesinde hem çevresel sorumluluklarımızı yerine getiriyor hem de sektörde sürdürülebilir bir gelecek için somut katkılar sunuyoruz.

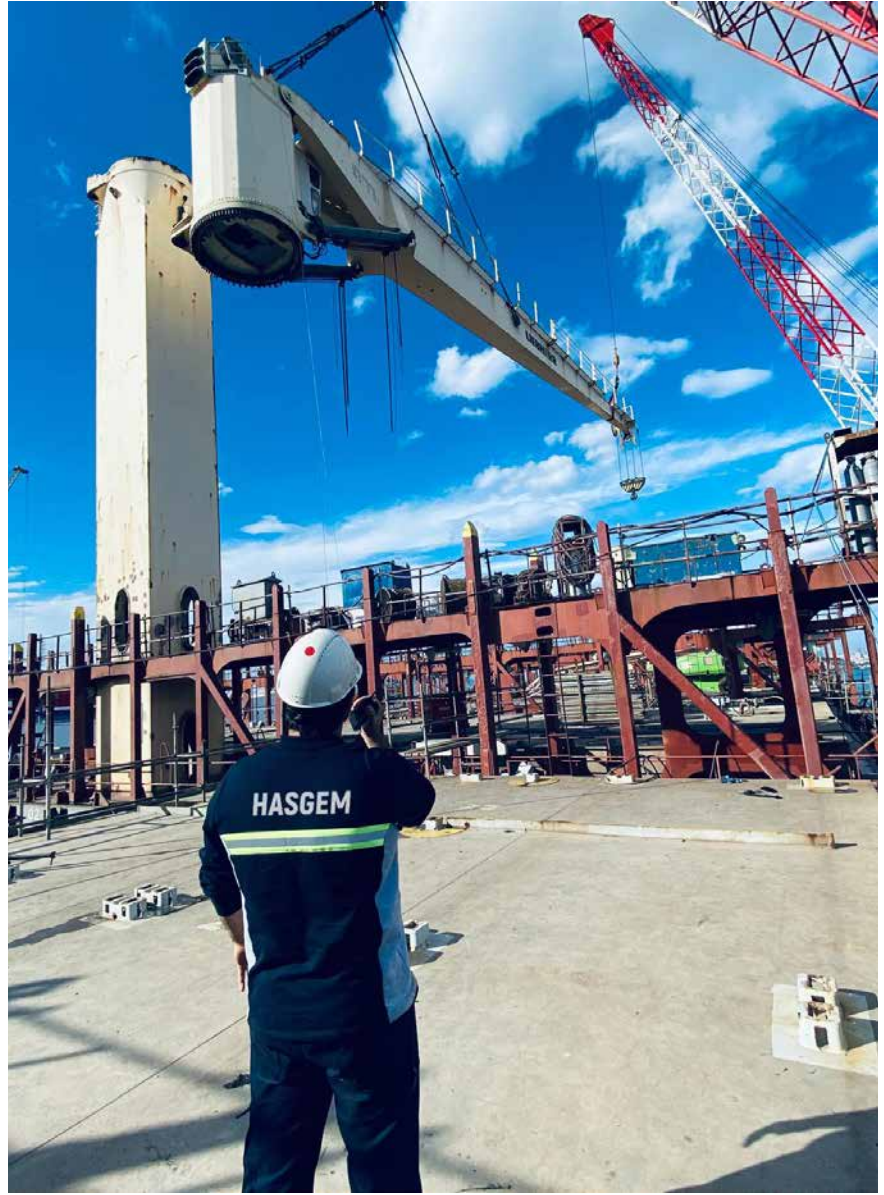
Hasgem, teknik hizmetler ve gemi onarım faaliyetlerinde motor onarımından lazer hizalamaya, çelik konstrüksiyondan NDT testlerine kadar oldukça geniş bir hizmet yelpazede hizmet sunuyor. Bu kapsamda Hasgem'in bir gemi onarım talebini aldığı anda izlediği standart teknik süreç nedir ve bu hizmetlerin birbirine entegre şekilde yürütülmesini nasıl sağlıyorsunuz?

Gemi onarım taleplerinde standart teknik sürecimiz ön inceleme ve teknik teşhis ile başlar. Mühendislik değerlendirmesi ve sahada/yerinde kontrol yapılır. Teknik ve onarım planı oluşturulurken, iş kapsamı (scope) zaman ve maliyet planlaması, risk analizi göz önünde bulundurulur. Operasyon yönetimi ve entegre hizmet yönetimi konusunda tüm departmanlarımız aynı iş planı üzerinde ilerler. Her birimin sorumluluğu net olarak belirlenir ve süreç tek bir proje yöneticisi tarafından koordine edilir. Kalite kontrol ve teslim süreci ardından class 3rd party denetimleri, fonksiyon testleri, final dokümantasyonu, teslim ve raporlama yapılır.

Su altı hizmetleri denizcilikte yüksek uzmanlık gerektiren alanlardan biridir: Su altı muayene, IWS ve dalış operasyonlarını nasıl yürütüyorsunuz?

Su altı hizmetleri yüksek uzmanlık ve sertifikasyon gerektirir. Hasgem olarak; sertifikalı profesyonel dalgıç ekipleri, class onaylı video ve fotoğraf kamera sistemleri, güvenlik prosedürleri, risk analizleri, liman başkanlığı izinleri ve operasyon koordinasyonu ile su altı hizmetlerini gerçekleştiriyoruz.

IWS (In-Water Survey) süreçlerinde class surveyor ile eş zamanlı çalışarak ölçümleme, gövde inceleme, pervane temizliği,



zincir-çırma kontrolleri gibi tüm işleri raporlayarak teslim ediyoruz.

Hem kumanya/market hem de geniş yelpazede teknik ve güvenlik ekipmanı tedariki sunuyorsunuz. Bu noktada filo ve armatör taleplerini karşılamak için stok yönetimi, tedarikçi seçimi, kalite kontrol ve lojistik organizasyonu nasıl yapılandırılıyor? Özellikle acil ihtiyaç durumlarında nasıl bir tedarik & teslimat süreci izliyorsunuz?

Teknik ve güvenlik ekipmanı sunan tedarik süreçlerimizi üç temel prensip üzerine

yapılandırıyoruz: stok yönetimi, doğru tedarikçi seçimi ve güçlü lojistik organizasyon. Amacımız, filo ve armatörlerin ihtiyaçlarına hızlı, doğru ve kesintisiz şekilde yanıt verebilmek.

Stok yönetiminde, sık kullanılan teknik ve güvenlik ekipmanları için hızlı erişilebilir depolarla çalışıyoruz. FIFO sistemi ve düzenli kalite kontrolleriyle ürün sirkülasyonunu sağlıklı biçimde yönetirken, OEM uyumluluğunu da yakından takip ediyoruz. Tedarikçi seçiminde ise yalnızca sertifikalı



üreticilerle çalışıyor, uzun vadeli iş ortaklıklarına öncelik veriyoruz. Fiyat-performans testleri, ürün doğrulama süreçleri ve numune denetimleriyle her ürünün kalite standartlarına uygunluğunu garanti altına alıyoruz.

Lojistik ve acil teslimat süreçlerinde ise "express delivery" zincirimiz devreye giriyor. 7/24 aktif operasyon ekibimiz sayesinde, en yakın depodan hızlı yönlendirme yapılıyor; ihtiyaç durumuna göre kıyı, kara, boat transfer veya courier gibi alternatif taşıma planları oluşturuluyor. Gemi ETA'sına göre zaman optimizasyonu yapılarak teslimat süreci en verimli şekilde yönetiliyor.

“Projelerin her aşamasında güvenli, şeffaf ve etkin operasyon yönetimi sunuyoruz”

Gemi inşa ve onarım süreçlerinde armatörlere sunduğunuz agency ve broking hizmetleri, teknik ve operasyonel kararların etkin bir şekilde alınmasını destekliyor. Bu kapsamda, tersane seçimi, planlama ve operasyon yönetimi gibi kritik aşamalarda nasıl bir metodoloji izliyorsunuz ve bu süreçlerde firmayı öne çıkaran teknik uzmanlık alanlarınız nelerdir?

Agency ve broking hizmetlerimizde ana hedefimiz, armatörler için riski ve maliyeti minimize ederken en doğru teknik çözümü sunmaktır. Bu kapsamda metodolojimiz; tersane analizleri, teknik değerlendirme ve operasyon planlaması olmak üzere üç ana başlık üzerinden ilerler.

İlk aşamada yapılan tersane analizlerinde; kapasite, sertifikasyon, fiyat-kalite-teslim süresi kıyaslamaları ile lokasyon ve lojistik avantajlar detaylı şekilde değerlendirilir. Böylece geminin ihtiyaçlarına en uygun tersane, tüm teknik ve operasyonel parametreler dikkate alınarak belirlenir.

Teknik değerlendirme aşamasında ise gemi tipine uygunluk, tersanenin donanım ve ekip yeterliliği ile class uyumu titizlikle analiz edilir. Bu süreç, işin teknik ge-

rekliliklere tam uyum içinde ve sorunsuz ilerlemesi açısından kritik bir rol oynar. Operasyon planlaması tarafında ise docking programının oluşturulması, iş kapasinin netleştirilmesi ve tersane-armatör-class arasındaki koordinasyonun sağlanması adımlarını kapsayan bütüncül bir süreç yürütülür. Tüm planlama, zaman ve maliyet optimizasyonu gözetilerek yönetilir.

Hasgem'i bu alanda öne çıkaran teknik uzmanlıklarımızın başında mühendislik temelli planlama yaklaşımımız, çoklu disiplin koordinasyonundaki yetkinliğimiz, geniş servis ağıımız ve gemi inşa ile onarım süreçlerindeki güçlü saha tecrübemiz yer alır. Bu sayede projelerin her aşamasında armatörlere güvenli, şeffaf ve etkin bir operasyon yönetimi sunuyoruz.

“Hasgem’de Proje Yönetimi Bütüncül Bir Süreçtir”

Hasgem olarak proje yönetimi tarafında da planlama, docking, ballast water treatment veya low-sulphur hattı modifikasyonu gibi farklı iş kalemlerini yönetiyorsunuz. Bu çerçevede, bir gemi bakım/onarım projesinin başlangıcından nihai fatura ve teslimata kadar olan süreçte proje yönetimini nasıl gerçekleştiriyorsunuz? Özellikle; iş kapsamı tespiti, mühendislik koordinasyonu, sınıf (class) denetimleri, iş kalitesi kontrolü, zaman ve maliyet planlaması nasıl sağlanıyor?

Hasgem’de proje yönetimi, bir gemi bakım veya onarım talebinin ilk iletildiği andan itibaren başlayan ve geminin sorunsuz şekilde teslim edilmesine kadar devam eden bütüncül bir süreçtir. Bu süreçte temel yaklaşımımız; mühendislik doğruluğunu, operasyonel verimliliği, sınıf kurallarına uyumu ve armatör beklentilerini tek bir çatı altında toplayan entegre bir yönetim modeli oluşturmaktır.

Proje genellikle kapsamın netleştirilmesi için yapılan detaylı bir teknik inceleme ile başlar. Bu aşamada mühendislerimiz

geminin mevcut durumunu değerlendirir, arızaların kök neden analizlerini gerçekleştirir ve yapılması gereken çalışmaların sınırlarını belirler. Ardından, geminin operasyonel planı, tersane veya liman koşulları, class gereklilikleri, bütçe hedefleri ve zaman kısıtları dikkate alınarak detaylı bir iş planı geliştirilir. Bu plan yalnızca teknik işleri değil; lojistikten tedarike, üçüncü taraf denetimlerden malzeme yönetimine kadar tüm süreçleri kapsar.

Uygulama aşamasında, Hasgem’in farklı teknik disiplinleri eş zamanlı şekilde sahada görev alır. İş talebine göre; mekanik, çelik, elektrik, hidrolik, boya, HVAC, otomasyon işlerinin ekipleri, proje yöneticisi tarafından koordine edilen tek bir operasyon planı üzerinden ilerler. Bu koordinasyon, hem işlerin çıkışmasını hem de zaman kaybını engeller. Gerekliğinde class surveyor’lar ve bağımsız denetçilerle birlikte çalışarak tüm işlemlerin uluslararası standartlara uygun şekilde yürütülmesini sağlarız.

Kalite kontrol, proje boyunca kesintisiz devam eden bir süreçtir. Her aşamada yapılan uygulamalar ölçülür, test edilir ve belgelenir. Kritik işlerde iki aşamalı kontrol, nihai aşamada ise fonksiyon testleri uygulanır. Böylece armatöre tam izlenebilir bir teknik dosya sunulur. Operasyon tamamlandığında tüm işlerin sonuçları raporlanır, gerekli sertifikalar düzenlenir ve faturalama süreci şeffaf bir şekilde gerçekleştirilir.

Hasgem’in proje yönetimindeki en güçlü tarafı, tüm bu süreci yalnızca bir bakım-onarım operasyonu olarak değil, armatöre operasyonel avantaj sağlayacak bir mühendislik yatırımı olarak ele almasıdır. Hedefimiz, her projenin zamanında, bütçe dahilinde, sürdürülebilir kaliteyle ve minimum operasyonel kesinti ile teslim edilmesidir. Bu yaklaşım sayesinde hem geminin teknik ömrünü uzatıyor hem de armatörün operasyonel sürekliliğine katkı sağlıyoruz.



“Büyüme ivmemizin hızlandığı bir yıl oldu”

2025 yılının sonuna geldik. 2025 yılı Hasgem için nasıl geçti? 2026 yılına yönelik çalışmalarınız, hedefleriniz ve öngörüleriniz nelerdir?

2025 yılı Hasgem için hem operasyonel kapasitenin arttığı hem de yeni müşterilerle kurduğumuz iş birlikleri sayesinde büyüme ivmemizin belirgin şekilde hızlandığı bir yıl oldu. Aynı zamanda yerli ve yabancı armatörler, filolar ve teknik yöneticilerle ilk kez çalışma fırsatı yakaladık. Sunduğumuz mühendislik temelli, hızlı ve izlenebilir hizmet yapısı sayesinde bu ilişkilerin büyük çoğunluğunu sürekli iş ortaklıklarına dönüştürdük.

Yıl boyunca özellikle mekanik bakım, çelik teçhiz, boru imalat-onarım, işlerde önemli bir talep artışı gözlemledik. Bu yoğunluk karşısında süreçlerimizi daha hızlı ve izlenebilir hale getirmek için mühendislik planlamasını, proje yönetim yazılımlarını ve saha içi koordinasyon protokollerimizi güçlendirdik.

2025'te özellikle daha önce çalışmadığımız armatörlerden gelen docking, tedarik ve acil teknik müdahale taleplerindeki artış, Hasgem'in sektörde güvenilir çözüm ortağı olarak görülmeye başladığını gösteren önemli bir işaretti. Supply tarafında ise acil ihtiyaç yönetimi, filo ölçekli tedarik planlaması ve 7/24 lojistik desteğimiz, yeni müşterilerin bizi tercih etmesinde belirleyici oldu.

2026 yılına yönelik hedeflerimiz, yakaladığımız bu büyüme ivmesini daha sistematik ve sürdürülebilir bir yapıya taşımaya amaçlıyor. Bu doğrultuda teknik kapasiteyi güçlendirecek atölye yatırımları, test ve ölçüm ekipmanlarının yenilenmesi ile yeni class ve kalite sertifikasyonlarının devreye alınması; hem mevcut müşterilerimizle olan çalışma hacmini artıracak hem de yeni armatörlere ulaşma-

mızı sağlayacak önemli adımlar arasında yer alıyor.

2026 vizyonumuzun diğer önemli unsuru ise dijitalleşme. Operasyonların tek platformdan yönetilmesi, proje ilerleme raporlarının gerçek zamanlı olarak müşterilere sunulması ve tedarik süreçlerinin dijital sipariş yönetimiyle desteklenmesi, özellikle yeni müşterilerle daha şeffaf ve güvenilir bir iletişim kurmamızı sağlayacak.

Genel olarak bakıldığında 2025, Hasgem'in hem hizmet kapasitesini büyüttüğü hem de çok sayıda yeni müşteriyle çalışarak

pazardaki konumunu güçlendirdiği bir yıl olarak öne çıkıyor. 2026'da ise bu büyüme-yi daha rafine bir teknik yapı, daha güçlü bir mühendislik altyapısı ve daha geniş bir müşteri portföyü ile sürdürülebilir hale getirmeyi hedefliyoruz.

Son olarak eklemek istedikleriniz var mıdır?

Hasgem olarak amacımız yalnızca onarım yapmak değil; armatörlere çözüm ortağı olmak. Gemi sahiplerinin operasyonel verimliliğini artırmak, maliyetlerini optimize etmek ve güvenli seyirlerini sağlamak için çalışıyoruz.



Quality is a Core Value for Hasgem, Ensuring Sustainable and Consistent Performance

In the maritime industry, maintenance and repair processes are not merely technical operations; they are critical engineering activities that require flawless management of time, cost, and safety. With its engineering-driven approach, rapid response capability, and end-to-end service structure, Hasgem stands out as a reliable solution partner for shipowners and operators. Offering a wide range of services—including ship maintenance and repair, technical service, underwater operations, supply, agency, and project management—Hasgem’s vision, quality philosophy, and 2026 goals were discussed with Habib Şükür, Founder and General Manager of Hasgem.

Habib Şükür emphasizes that the company was founded with the mission of “providing fast, accurate, and engineering-based solutions for vessels.” According to Şükür, Hasgem’s most distinctive strength is its ability to design fully customized maintenance and repair scenarios, rather than offering a “single-type service package.” Each vessel arrives with its own operational history and set of needs, he explains, adding: “Our aim is to create plans that minimize downtime, optimize cost, and guarantee quality.”

Defining quality as Hasgem’s central value, Şükür describes this approach as “preventing errors before they occur, rather than correcting them afterward.” He highlights that all processes are carried out in compliance with IACS, ISO, and OEM standards, reinforced by a dual-layer quality control system. On the sustainability side, Hasgem adopts energy-efficient, environ-

mentally conscious, and low-carbon operational planning.

Within Hasgem’s broad service spectrum, technical service, steel construction, mechanical maintenance, electrical-hydraulic works, NDT testing, laser alignment, and underwater services occupy a significant role. Şükür notes that underwater operations are conducted with class-approved equipment, certified divers, and robust safety procedures—pointing out that their coordinated approach with classification societies in IWS operations provides shipowners with major advantages.

On the supply side, effective stock management, collaboration with certified suppliers, and fast logistics planning stand out. Şükür states that their “express delivery” chain—established to meet urgent demands—was a key factor in many shipowners choosing Hasgem in 2025.

Şükür also explains that each maintenance-repair project is coordinated by a single project manager from the moment a request is received until final delivery. He emphasizes that engineering assessment, scope definition, shipyard selection, class compliance, supply, execution, quality control, and final documentation are all managed within a fully traceable system, providing shipowners with significant time and cost advantages.

Describing 2025 as “a year of accelerated growth in both capacity and customer diversity,” Şükür notes sharp increases

particularly in mechanical maintenance, steel works, pipe fabrication, and emergency intervention demands. For 2026, investment in new workshops, test and measurement equipment, additional class certifications, and digitalization projects take priority. Şükür adds that a unified operational management platform with real-time customer reporting will be launched in 2026.

Habib Şükür concludes by summarizing Hasgem’s mission: “Our business is not merely about repair; it is about securing and sustainably strengthening our clients’ operations. This is what makes Hasgem a true solution partner.”



■ Habib Şükür, Founder and General Manager of Hasgem



“KTÜ, Yenilikçi ve Sürdürülebilir Denizcilik Eğitim Modeliyle Örnek Olmayı Hedefliyor”

KTÜ Rektörü Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı



Karadeniz Teknik Üniversitesi, Türkiye'nin denizcilik vizyonuna yön veren köklü yükseköğretim kurumlarının başında geliyor. KTÜ, özellikle denizcilik eğitimi konusunda Türkiye'nin önde gelen referans merkezlerinden biri olarak konumlanıyor. Üniversitenin 2024-2028 Stratejik Planı doğrultusunda şekillenen yeni vizyonu; yenilikçi, sürdürülebilir ve bilim temelli bir denizcilik eğitim modeli geliştirmeyi, sektörlle daha güçlü entegrasyon sağlamayı ve Türkiye'nin küresel denizcilik rekabet gücünü artırmayı hedefliyor. KTÜ Rektörü Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı ile üniversitenin geleceğe yönelik stratejik hedeflerini, denizcilik alanındaki çalışmalarını ve sektörlle kurduğu çok katmanlı iş birliklerini konuştuk. Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı “Türkiye'nin öncü yükseköğretim kurumlarından biri olarak, 2024-2028 Stratejik Planı doğrultusunda gelecek vizyonunu üç temel eksen üzerine inşa etmektedir: eğitim-öğretimde kalite, araştırma kapasitesinin güçlendirilmesi ve uluslararasılaşma.” dedi.

KTÜ, köklü geçmişi ve akademik birikimiyle Türkiye'nin önde gelen üniversiteleri arasında yer alıyor. Bu perspektiften hareketle, üniversitenin bugün için belirlediği stratejik öncelikleri ve gelecek vizyonunu tanımlar mısınız?

Karadeniz Teknik Üniversitesi, köklü akademik birikimi ve 70 yıllık kurumsal tecrü-

besiyle Türkiye'nin öncü yükseköğretim kurumlarından biri olarak, 2024-2028 Stratejik Planı doğrultusunda gelecek vizyonunu üç temel eksen üzerine inşa etmektedir: eğitim-öğretimde kalite, araştırma kapasitesinin güçlendirilmesi ve uluslararasılaşma. Üniversitemiz özellikle araştırma üniversitesi statüsünün gerektirdiği şekilde, uluslararası fonlardan desteklenen proje sayısını

artırmayı, disiplinlerarası araştırma kültürünü yaygınlaştırmayı ve akademik insan kaynağının yetkinliğini geliştirmeyi stratejik öncelik olarak belirlemiştir. Eğitim-öğretim süreçlerinde kalite güvence sistemleri etkin bir biçimde işletilmekte; öğrenci memnuniyeti, mezun izleme sistemleri, sektör geri bildirimlerinin müfredatlara yansıtılması gibi uygulamalar kurumsallaşmıştır.



“KTÜ, denizcilik eğitimi ile sektörü iç içe geçiren çok katmanlı bir yapı kurmuştur”

Denizcilik sektörü hızla dönüşürken, üniversitelerin sektöre güçlü bağlar kurması eğitim kalitesinin yanı sıra mezunların istihdam başarısını da artırıyor. Karadeniz Teknik Üniversitesi'nin tersaneler, armatörler ve lojistik şirketleriyle yürüttüğü staj, uygulamalı eğitim ve AR-GE projeleri hakkında bilgi verebilir misiniz? Bu iş birliklerinin öğrencilerinizin mesleki gelişimine nasıl bir katkısı oluyor?

KTÜ özellikle denizcilik alanında, tersaneler, denizcilik firmaları ve lojistik kuruluşlarıyla çok yönlü iş birlikleri kurarak öğrencilerinin uygulamalı eğitim süreçlerini güçlendirmektedir. Bu kapsamda İMEAK DTO, GEMİMO ve GISBİR gibi kuruluşlarla yapılan işbirlikleri aracılığıyla öğrencilerimizin gemilerde ve tersanelerde staj yapması sağlanmakta; Trabzon Limanı, bölge tersaneleri, Ülkemizin önde gelen Denizcilik şirketlerinde staj, teknik geziler, seminerler ve kurumsal tanıtım programları düzenlenmektedir. Kariyer Günleri ise bu sürecin en önemli bileşenlerinden olup 45'ten fazla firmanın katılımıyla gerçekleştirilen etkinliklerde öğrenciler, sektörün güncel uygulamalarını doğrudan uzmanlardan öğrenme fırsatı elde etmektedir.

Bu etkileşim ağı, öğrencilerimizin hem mesleki karar alma süreçlerini yönlendirmekte hem de istihdam fırsatlarına erişimini kolaylaştırmaktadır. Danışma kurulları ve sektör geri bildirimleri doğrultusunda müfredat sürekli güncellenmekte, böylece teorik bilgi endüstriyel pratikle uyumlu hâle getirilmektedir. Öğrencilerimiz, gerçek iş ortamlarında kazandıkları deneyimlerle problem çözme, iş güvenliği, mesleki etik ve operasyonel süreçlere hâkimiyet gibi kritik yetkinlikler edinmekte; bu da mezunlarımızın sektörde yüksek tercih

edilirliğe sahip olmasına katkı sunmaktadır. KTÜ, denizcilik eğitimi ile sektörü iç içe geçiren çok katmanlı bir yapı kurmuştur. Örnek olarak, Deniz Stajları, Uygulamalı Saha Deneyimi, Kariyer Günleri, AR-GE İş Birlikleri verilebilir.

Nitelikli insan kaynağı üniversitelerin başarısında kritik rol oynuyor. Akademik kadroların gelişimi, üniversite içi kariyer politikaları ve genç araştırmacıların desteklenmesi konusunda KTÜ'nün izlediği yol haritası nedir?

KTÜ, nitelikli akademik insan kaynağını kurumsal sürdürülebilirliğin temel bileşeni olarak görmekte ve bu nedenle akademik kadro gelişimi için çok boyutlu bir yol haritası izlemektedir. Üniversitemizde geniş bir öğretim üyesi kitlesi yurt dışında doktora sırası ve doktora sonrası (post-doc) çalışmalar yürütmüş olup, ABD, Almanya, İsveç, İngiltere Japonya ve Kanada gibi bilim merkezlerinde edindikleri araştırma tecrübelerini KTÜ'ye taşımaktadır. Bu yapı, hem araştırma kalitemizi yükseltmekte hem de eğitim süreçlerine güncel bilimsel yöntemlerin entegrasyonunu sağlamaktadır.

Genç araştırmacılarımız TÜBİTAK 3501, 1001, 1002 ve 2209-A/B gibi programlarla teşvik edilmekte; üniversite içi teşvik sistemleri ile proje üretimi, yayın hazırlığı ve akademik hareketlilik desteklenmektedir. Ayrıca akademik yükseltme ölçütleri, yalnızca yayın sayılarına değil; proje performansı, eğitim kalitesi, toplumsal katkı ve paydaş etkileşimi gibi çoklu kriterlere dayalıdır. Böylece KTÜ, akademisyenlerine hem şeffaf hem gelişime açık hem de uluslararası rekabet gücünü artıran bir kariyer ortamı sunmaktadır.

Türkiye, denizcilikte coğrafyası ve jeopolitik nüfuzu ile sektörde güçlü bir potansiyele sahip. Bu çerçevede üniversitelerin, özellikle de KTÜ gibi köklü kurumların denizcilik sektörünün ihtiyaçlarına nasıl yön göstereceğini düşünüyorsunuz?

KTÜ, Karadeniz'e kıyısı, güçlü akademik birikimi ve çok disiplinli denizcilik altyapısıyla bu potansiyelin geliştirilmesinde önemli bir yönlendirici role sahiptir. Üniversitemiz, sektörel talepler doğrultusunda müfredatlarını sürekli güncellerken, dış paydaşlarımız ile temas halinde olup, Kariyer Günleri, sektör temsilcilerinin katılımı ile yapılan dersler, danışma kurulları ve sektör seminerleri ile sektörel ihtiyaçların doğrudan eğitim ortamına taşınmasını sağlamaktadır.

AB ve TÜBİTAK destekli hayalet ağ temizliği, deniz çöpleriyle mücadele, sürdürülebilir mavi ekonomi uygulamaları, kadın denizciler odaklı çalışmalar gibi çevresel denizcilik projeleri, sayesinde KTÜ, Türkiye'nin çevresel denizcilik politikalarına bilimsel katkılar sunmaktadır. Aynı zamanda doktora mezunlarımızın ulusal ve uluslararası yükseköğretim kurumlarında, özellikle denizcilik sektörü odaklı fakülterde öğretim üyesi olarak görev almaları, KTÜ'nün sadece bölgesel değil küresel ölçekte yön gösterici bir etki üretmesini sağlamaktadır. Sonuç olarak KTÜ, Türkiye'nin denizcilik vizyonuna hem bilimsel hem teknolojik hem de insan kaynağı boyutunda yön veren stratejik bir aktördür.

KTÜ'nün sektöre katkılarını değerlendirebilir misiniz? KTÜ, Denizcilik Fakültesi aracılığıyla uzun yıllardır bölge ve ülke için nitelikli denizcilik profesyonelleri yetiştiriyor. Denizcilik eğitiminde uluslararası standartlara uyum konusunda bize genel bir değerlendirme yapar mısınız?

KTÜ Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi ve ilgili akademik birimler, uzun yıllardır Türkiye'nin denizcilik eğitiminde öncü rol oynamakta ve uluslararası standartlarla uyumlu bir eğitim modeli sürdürmektedir. Eğitim programlarımız, STCW ve IMO gerekliliklerine uygun şekilde düzenlenmekte; uygulamalı eğitim unsurları zengin simülasyon laboratuvarları, makine dairesi uygulama ortamları ve denizcilik işletmeciliği ile tersane simülasyon sistemleriyle desteklenmektedir. Üniversitemizin kalite güvencesi politikaları, YÖKAK tam akreditasyon süreciyle pekişmiş; bu çerçevede eğitim-öğretim süreçleri düzenli olarak değerlendirilmektedir.

KTÜ, nitelikli akademik insan kaynağını kurumsal sürdürülebilirliğin temel bileşeni olarak görmekte ve bu nedenle akademik kadro gelişimi için çok boyutlu bir yol haritası izlemektedir.



Mezunlarımızın Yurt dışı üniversiteler dahil, Türkiye'nin çeşitli denizcilik fakülte-lerinde, meslek yüksekokullarında ve eğitim merkezlerinde öğretim elemanı olarak görev alması, KTÜ'nün sektörde "insan kaynağı üretim merkezi" olarak kabul edildiğini göstermektedir. Yeni kurulan bazı denizcilik fakültelerinin eğitim süreçlerini KTÜ'den yetişen akademisyenleri bünyesine katarak yürütmesi de bu akademik etkimizin somut bir sonucudur. Uluslararasılaşma kapsamında Erasmus+ gibi programlarla öğrencilerimiz Avrupa ve dünyanın Denizcilik sektöründe ileri gelen ülkelerinde eğitim almakta, yabancı öğrenciler ise KTÜ'yü tercih etmektedir.

“Sürdürülebilirlik, hem müfredata hem de araştırmalara yön veren temel temasal alanlardan biridir”

Sektörde teknolojik dönüşüm hızlanırken eğitim müfredatları da yenileniyor. Dijitalleşme, otonom gemiler, yapay zekâ ve sürdürülebilirlik gibi alanlarda KTÜ'nün denizcilik eğitimini güncelleme ve geleceğe hazırlama stratejileri nelerdir?

Denizcilik sektöründe digital ve teknolojik dönüşümün hızlanması, KTÜ'nün müfredatını sürekli güncel tutmasını gerektirmektedir. Üniversitemiz, dijitalleşme, büyük veri analitiği, yapay zekâ tabanlı operasyon yönetimi, otonom ve yarı otonom gemi teknolojileri, çevreci ve alternatif yakıt sistemleri gibi alanları eğitim programlarına sistematik biçimde entegre etmektedir. Bu kapsamda simulator ve laboratuvarlarımız güncellenmekte; öğrencilerimizin güncel teknolojilere hâkim olmalarını sağlayan uygulamalı eğitim modülleri geliştirilmektedir.

Sürdürülebilirlik, hem müfredata hem de araştırmalara yön veren temel temasal alanlardan biridir. Karadeniz ekosisteminin korunmasına yönelik AB projeleri, deniz çöplerinin azaltılması, mavi ekonomi uygulamaları ve yeşil teknoloji geliştirme faaliyetleri, sürdürülebilir denizcilik anlayışının üniversitemizde güçlü bir şekilde yerleşmesini sağlamaktadır.

Üniversite-sektör iş birliği denizcilik alanında doğrudan operasyonel kaliteye yansıyor. KTÜ'nün tersaneler, armatörlük şirketleri, lojistik firmaları ve kamu otoriteleri ile yürüttüğü iş birlikleri hangi alanlarda yoğunlaşıyor? Bu iş birliklerinin öğrencilere ve sektöre katkıları nelerdir?

KTÜ'nün üniversite-sektör iş birlikleri denizcilik firmaları, odalar, tersaneler, klas kuruluşları, liman işletmeleri, lojistik şirketleri ve kamu otoriteleriyle çok yönlü olarak sürdürülmektedir. Bu iş birlikleri teknik geziler, staj programları, müfredat danışma toplantıları, proje ortaklıkları, kariyer günleri ve uzman seminerleri şeklinde yürütülmektedir. Uluslararası firmalarla yapılan protokoller sayesinde öğrencilerimizin dünya denizciliğiyle doğrudan temas kurması sağlanmaktadır.

Bu iş birlikleri, hem öğrencilerin profesyonel becerilerini artırmakta hem de sektörün ihtiyaç duyduğu nitelikli insan kaynağının yetiştirilmesine katkı sunmaktadır.

“Üniversitemiz alternatif yakıt teknolojileri, karbon emisyonlarının azaltılması, enerji verimliliği ve yeşil liman uygulamaları gibi alanlarda AR-GE çalışmaları yürütmektedir”

Sürdürülebilirlik ve çevresel sorumluluk artık denizcilik sektörünün ayrılmaz bir parçası. KTÜ'nün çevresel farkındalık, sürdürülebilir denizcilik ve yeşil teknoloji alanlarında yürüttüğü projeler veya planladığı yeni çalışmalar hakkında bilgi verebilir misiniz?

Sürdürülebilirlik ve çevresel sorumluluk KTÜ'nün öncelikli çalışma alanlarından. Üniversitemiz, özellikle Karadeniz ekosisteminin korunması ve çevresel tehditlerle mücadele edilmesi için uluslararası ölçekli projelerde koordinatör ve paydaş olarak yer almaktadır. LitOUTer, DOORS, BlackNETs gibi projeler, deniz çöplerinin azaltılması, hayalet ağların temizlenmesi, çevresel farkındalık oluşturulması ve mavi ekonomi uygulamalarının geliştirilmesi hedefleriyle öne çıkmaktadır. Bu projeler

sayesinde binlerce kişiye çevre bilinci kazandırılmış; balıkçılar, öğrenciler ve yerel paydaşlar sürdürülebilir uygulamalar konusunda eğitilmiştir. Üniversitemiz ayrıca alternatif yakıt teknolojileri, karbon emisyonlarının azaltılması, enerji verimliliği ve yeşil liman uygulamaları gibi alanlarda AR-GE çalışmaları yürütmektedir.

Nitelikli denizcilik profesyonelleri yetiştirmek Türkiye'nin küresel rekabet gücünü artırıyor. KTÜ'nün öğrenci odaklı yaklaşımı, uluslararası sertifikasyon süreçleri ve mezunlarının sektördeki başarısı açısından nasıl bir değerlendirme yaparsınız? Önümüzdeki dönemde denizcilik alanında hangi yeni adımları planlıyorsunuz?

KTÜ'nün öğrenciyi merkeze alan eğitim yaklaşımı, hem uluslararası sertifikasyon süreçlerinin gereklerini yerine getirmekte hem de mezunlarımızın sektördeki yüksek başarı oranına doğrudan yansımaktadır. Eğitim programlarımız STCW standartlarıyla uyumlu olarak yürütülmekte; öğrenciler güvenlik, navigasyon, makine işletimi, çevre koruma, gemi operasyonları ve gemi inşaatı gibi alanlarda global gereklilikleri karşılayan bilgi ve becerilerle donatılmaktadır. Kariyer Günleri, konuk uzman dersleri, sektör seminerleri ve danışma kurulları aracılığıyla öğrenciler sektöre daha mezun olmadan adapte olmakta; çok sayıda öğrencimiz staj yaptıkları kurumlardan iş teklifi almaktadır.

Son olarak eklemek istedikleriniz var mıdır?

KTÜ, kalite güvencesi, araştırma yetkinliği ve uluslararasılaşma hedeflerini bütüncül bir yaklaşımla hayata geçiren güçlü bir akademik kurumdur. Denizcilik alanındaki faaliyetlerimiz, hem bölgesel kalkınmaya katkı sunmakta hem de ülkemizin uluslararası denizcilik standartlarıyla uyumlu insan kaynağı yetiştirme kapasitesini geliştirmektedir. Üniversitemiz, stratejik plan doğrultusunda eğitim-öğretim süreçlerini sürekli iyileştirmeye, araştırma projelerini çeşitlendirmeye ve sektöre daha derin entegrasyon sağlamaya kararlılıkla devam edecektir. KTÜ'nün vizyonu, ulusal ve uluslararası düzeyde örnek gösterilen, yenilikçi, sürdürülebilir ve bilim odaklı bir denizcilik eğitim modeli oluşturmaktır.

“KTÜ Aims to Set a Benchmark with Its Innovative and Sustainable Maritime Education Model”

Karadeniz Technical University (KTÜ) stands as one of Türkiye's leading higher education institutions shaping the nation's maritime vision. Particularly in maritime education, KTÜ has positioned itself as a prominent reference point and a key academic center. The university's new vision, formed in line with its 2024–2028 Strategic Plan, aims to develop an innovative, sustainable and science-driven maritime education model, strengthen integration with the industry, and enhance Türkiye's global competitiveness in the maritime sector. We spoke with KTÜ Rector Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı about the university's strategic goals, maritime-focused initiatives, and its multi-layered collaborations with the maritime industry.

Rector Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı emphasized that KTÜ is committed to establishing a maritime education model that is innovative, sustainable, and grounded in scientific principles, in accordance with its 2024–2028 Strategic Plan. He highlighted the university's determined progress in enhancing educational quality, strengthening research capacity, and advancing internationalization, noting that KTÜ prioritizes international projects, interdisciplinary research culture, and the development of academic human capital in line with its research university status.

Prof. Dr. Çuvalcı underlined that KTÜ's strong, multi-tiered collaborations with the maritime industry—ranging from shipyards and shipowners to logistics companies and port operators—provide stu-

dents with robust hands-on experience. Stating that internships, technical visits, and career programs directly elevate the quality of education, he noted that these partnerships allow students to integrate into the sector even before graduation and significantly expand their employment opportunities.

Highlighting that academic staff development remains one of KTÜ's core priorities, Prof. Dr. Çuvalcı said that the university's academic team, many of whom have gained international experience, brings substantial research dynamism to KTÜ. He added that young researchers are supported through TÜBİTAK programs and internal incentives, and that academic promotion criteria are aligned with international standards through a multidimensional framework.

Prof. Dr. Çuvalcı also noted that KTÜ, with its STCW- and IMO-compliant training structure, serves as a key institution in shaping Türkiye's maritime workforce. He emphasized that KTÜ's simulator laboratories and practice-oriented training infrastructure provide maritime education that meets global standards. Regarding sustainability, he stated that KTÜ plays an active scientific role in EU-funded projects related to the protection of the Black Sea ecosystem, marine litter mitigation, ghost-net removal, and blue-economy practices.

In conclusion, Prof. Dr. Çuvalcı affirmed that KTÜ will continue advancing with a focus on quality assurance, research excellence and industry integration, reiterating the university's strong commitment to establishing an internationally recognized and exemplary maritime education model.



■ KTÜ Rector Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı



“Pilotajda Tecrübe ve Liyakat, Artan Trafik Risklerini Yönetmenin Anahtarıdır”



Kaptan Hasan Tayfun Kızılay

Kırk yıllık kılavuz kaptanlık kariyeri boyunca edindiği birikimin otuz yılını doğrudan teşkilatların içinde, aktif görevlerde geçiren Kaptan Hasan Tayfun Kızılay, Türk denizcilik sektörünün farklı kurumlarında önemli sorumluluklar üstlenmiş köklü bir isim. Mesleğe Türkiye Denizcilik İşletmeleri’nde (TDİ) başlayan; ardından DEKAŞ’ta görev alan ve sonrasında ANKAŞ’ın kuruluşunda aktif rol üstlenen Kızılay, yaklaşık altı buçuk yıl görev yaptığı ANKAŞ bünyesinde beş yıl boyunca baş kılavuz kaptanlık görevini yürüttü. Uzun yıllardır Türkiye’nin farklı bölgelerinde görev yapan Tayfun Kaptan ile pilotaj hizmetlerinin işleyişi, risk yönetimi, eğitim süreçleri ve operasyonel verimlilik üzerine konuştuk.

Kılavuz kaptanlık, deniz emniyetinin ve seyir güvenliğinin en kritik unsurlarından biri olarak kabul ediliyor. Operasyonel yaklaşımınızı ve mesleki sorumluluklarınızı hangi temel ilkelere ve profesyonel standartlara dayandırıyorsunuz?

Kılavuz kaptanlığın temelinde; can, mal ve çevre emniyetinin en üst düzeyde korunması, seyir güvenliğinin ulusal ve uluslararası düzenlemelere tam uyum içinde sağlanması yer alır. Bizim görev anlayışımızda operasyonun ticari boyutu daima ikincil plandadır; öncelik, geminin bölgeye özgü risk faktörleri dikkate alınarak emniyetli bir manevra sürecini eksiksiz şekilde tamamlamasıdır. Bu kapsamda; meteorolojik ve oşinografik koşulları, rüzgâr-akıntı kombinasyonlarını, yanaşma-kalkma manevralarında iskele altyapısının durumu, dar kanal ve sığ su etkilerini, trafik yoğunluğunu ve VTS ile koordinasyonu anlık olarak değerlendirir, gerektiğinde dinamik risk analizleri yaparız.

Görevimizi yerine getirirken hem kamu otoritesinin temsil yetkisini hem de Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, SOLAS, COLREG, ISPS ve ilgili ulusal mevzuatın gerekliliklerini gözeterek hareket ederiz. Bu ilkesel yapı, sadece emniyetli bir manevranın değil, aynı zamanda sürdürülebilir ve çevresel hassasiyeti yüksek bir denizcilik faaliyetinin yürütülmesini de garanti altına alır.

Kılavuz kaptan olmak uzun bir eğitim ve yeterlilik süreci gerektiriyor. Mesleğe giriş ve sürekli eğitim süreci nasıl ilerliyor?

Kılavuz kaptan adayları önce Uzak Yol Kaptanı yeterliliğine sahip olmalıdır. Ar-

dından Bakanlık tarafından yapılan sınav ve denetimlerden geçerler. Başarı sağlayanlar stajyer olarak atanır ve bölgede oryantasyon eğitimi alırlar. Staj sürecini tamamlayanlar, bölgeye özel ehliyetini almaya hak kazanır. Bu ehliyet yalnızca o bölgede geçerlidir.

Göreve başladıktan sonra süreç bitmez; düzenli aralıklarla; kritik manevra analizleri yapılır, eğitim toplantıları düzenlenir, zorunlu tazeleme eğitimlerine katılım sağlanır. Bu sayede her kaptan, hem kendi deneyiminden hem de ekip arkadaşlarının yaşadığı gerçek vakalardan öğrenme fırsatı bulur.

Artan gemi trafiği ile olumsuz meteorolojik koşulların kesiştiği durumlarda, bölgesel risk yönetimini hangi operasyonel prosedürler çerçevesinde yürütüyorsunuz?

Kötü hava koşullarından kastımız, rüzgâr ve akıntı kuvvetlerinin geminin kontrol kabiliyetini sınırlandırarak manevra güvenliğini riske soktuğu durumlardır. Trafiği durdurma yetkisi Liman Başkanlığı'na ait olmakla birlikte, geniş operasyon sahalarında her noktanın aynı meteorolojik etkiye maruz kalmadığını biliyoruz. Bu nedenle manevralar resmî olarak durdurulmadığı sürece kılavuz kaptan gemiye çıkarak bölgesel durum değerlendirmesini yerinde gerçekleştirir.

Bu süreçte gemi kaptanını; bölgede bilinen riskli akıntı noktaları, rüzgâr yön ve şiddeti, iskele altyapısının uygunluğu ve anlık trafik yoğunluğu gibi kritik parametreler hakkında detaylı şekilde bilgilendiririz. Şartlar gerektirdiğinde, örneğin normalde iki römorkörle çalışan bir gemi için üçüncü römorkör tahsisini önererek ek emniyet katmanını oluşturmuz.

Ayrıca yanaşma operasyonuna ilişkin tüm aşamaları içeren manevra planı ve manevra şeması hazırlayarak riskleri yazılı ve görsel formatta gemi kaptanına sunarız. Bu plan; römorkör konumlandırmalarını, hız-rota değişim noktalarını, çevresel etki analizini ve alternatif senaryoları içeren kapsamlı bir risk yönetim aracıdır.

Uzun yıllara dayanan kılavuz kaptanlık deneyiminizle, sektörün bugünkü durumunu ve geleceğini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Pilotaj hizmeti yüksek teknik bilgi ve tecrübe gerektiren bir alandır. Eğitimli ve liyakatli personelin meslekte tutulması sektörün geleceği için hayati önem taşır.

Gemi trafiği artıyor, gemiler büyüyor; dolayısıyla manevraların riski de yükseliyor. Bu nedenle yetkin insan kaynağının korunması ve sürekli eğitimle desteklenmesi kritik bir unsur olarak öne çıkıyor.

“İhale sistemi yapısal riskleri de beraberinde getiriyor”

Türkiye’de pilotaj hizmetlerinin gelişimi, sektöre yön veren liderlerin deneyimiyle ivme kazanıyor. 30 yılı aşkın denizcilik birikiminizle, Türkiye’de pilotaj hizmetlerinin bugün geldiği noktayı nasıl değerlendiriyorsunuz? Önümüzdeki dönemde sektörün gelişmesi için hangi adımlar kritik görünüyor?

Bugün kılavuzluğun geleceğini değerlendirirken ihale sisteminin hem avantajlarını hem de barındırdığı yapısal riskleri göz önünde bulundurmak gerekiyor. Kılavuzluk hizmeti, doğası gereği yüksek yetkinlik, deneyim ve tam zamanlı bir profesyonel adanmışlığı gerektirir. Ancak

mevcut ihale sistemi bazı kritik sorunları beraberinde getiriyor. Öncelikle, kılavuzluk teşkilatları hâlen %30 oranında kamu payı ödüyor. İhale süreçlerinde ise rekabet genellikle kamu payı üzerinden yürüdüğü için teklifler %40'lardan başlıyor. Bu durum “ihale refleksi” dediğimiz, ihaleyi ne pahasına olursa olsun kazanma eğilimini tetikliyor. Oysa asıl mesele ihaleyi en yüksek teklifle almak değil; verilen oranla teşkilatı sürdürülebilir şekilde yönetebilmek ve mali yapıyı koruyabilmektir. Bu denge kurulamadığında, şirketler kısa sürede ciddi finansal kırılganlıklarla karşı karşıya kalabilir.

Bu riskleri azaltmak amacıyla devlet 5/8 sayılı ek düzenlemeleri hayata geçirdi. Artık ihale, otomatik olarak en yüksek kamu payını teklif edene verilmiyor; ikinci hatta üçüncü en yüksek teklif de “kabul edilebilir en yüksek fiyat” yaklaşımıyla tercih edilebiliyor. Böylece hem devletin payı korunuyor hem de teşkilatların mali sürdürülebilirliğinin zedelenmesinin önüne geçiliyor. Son ihalelerde bu anlayışın yerleşmeye başladığını görmek sistem adına olumlu bir gelişme.

Ancak kâr marjları düştükçe teşkilatlar maliyet kısmaya yöneliyor ve ne yazık ki ilk kesinti çoğu zaman personel maliyetlerinde yapılıyor. Kılavuz kaptanlar bugün yaklaşık 6.500–7.000 dolar seviyesinde maaş alıyor; giydirilmiş ücret 10-12 bin \$ buluyor.. Gözcü, kamarot, aşçı ve şoför gibi kara personelinin maaşları; istasyonların enerji giderleri, 365 gün çalışan motorların akaryakıt tüketimi gibi büyük kalemler de hesaba katıldığında maliyetleri azaltmak kolay olmuyor. Bu nedenle teşkilatlar çoğu zaman en kolay yol olan personel maliyetlerini düşürmeye yöneliyor.

Ancak bu yaklaşım beraberinde daha büyük bir risk getiriyor: Nitelikli kılavuz kaptanlar, daha yüksek gelir elde edebilecekleri için yeniden gemilere dönmeye başlıyor. Yerleri ise yeterince tecrübeli olmayan, “kifayetsiz” personelle doldurula-





biliyor. Bu durum sistemin kalite seviyesini düşürüyor. Kalite düşüklüğü; kazaların artması, çevresel risklerin büyümesi ve Türkiye'nin uluslararası denizcilik arenasındaki itibarının zarar görmesi gibi sorunları beraberinde getiriyor.

Yabancı armatörlerin "Türkiye'de operasyonlar aksıyor, kazalar artıyor" gibi

yorumlar yapması sektöre büyük zarar verebilir. Deniz kirliliği cezalarının ve çevresel kayıpların ne kadar yüksek olabileceğini dünya, Exxon Valdez örneğinde açıkça gördü. Bu nedenle kılavuz kaptanlığın geleceği konusunda zaman zaman kaygılar taşıyorum. Umudum, mesleği bırakan kaptanların yerlerinin güçlü bir eğitim sürecinden geçmiş, yetkin ve liya-

katli personelle doldurulmasıdır. Eğer bu sağlanırsa, teşkilatlar hem mevcut hem de olası riskleri bertaraf ederek sektörü sürdürülebilir bir yapıda geleceğe taşıyabilir.

Uzun yıllara dayanan kılavuz kaptanlık tecrübeniz ışığında, pilotaj hizmetlerinin güncel durumunu ve sektörün geleceğine yönelik beklentilerinizi nasıl değerlendiriyorsunuz?

Pilotaj hizmeti, yüksek teknik yetkinlik, güçlü karar alma becerisi ve sahaya özgü derin bir tecrübe gerektiren kritik bir uzmanlık alanıdır. Bu nedenle eğitilmiş, liyakatli ve deneyimli personelin meslekte tutulması, sektörün sürdürülebilirliği açısından hayati bir öneme sahiptir.

Gemi trafiğindeki artış, gemi boyutlarının büyümesi ve operasyon alanlarının giderek daha dar toleranslarla yönetilmesi, manevra risklerini kaçınılmaz olarak yükseltiyor. Bu tablo, yetkin insan kaynağının korunması, nitelikli personelin sistem içinde tutulması ve sürekli eğitim programlarıyla bilgi-tecrübe seviyesinin güncel tutulmasını kritik bir gereklilik haline getiriyor. Sektörün geleceğini şekillendirecek en önemli unsur da tam olarak bu: yüksek profesyonellik standardını koruyabilen, dinamik eğitimle desteklenen güçlü bir kılavuz kaptanlık kadrosu.

Son olarak eklemek istedikleriniz var mıdır?

Yıllardır bu hizmeti yürütüyor olmamız nedeniyle devlete karşı sorumluluğumuz büyük; devlet hangi kararı takdir etmişse, ihale yoluyla devretme tercihinin de saygı duymak durumundayız.

Bununla birlikte, kılavuz kaptanlık ve römorkör hizmetleri gibi yüksek uzmanlık gerektiren alanlarda, ihalenin tek ölçüt olmaktan çıkarılması ve yetkinliği kanıtlanmış teşkilatların önceliklendirilmesinin yeniden değerlendirilmesi, Türk denizciliği açısından çok daha sağlıklı ve sürdürülebilir sonuçlar doğuracaktır.



“Experience And Merit In Pilotage Are The Key To Managing Growing Traffic Risks”

With a maritime career spanning four decades—thirty years of which were spent directly within pilotage organizations—Captain Hasan Tayfun Kızılay is a well-established figure who has held significant responsibilities across various institutions in the Turkish maritime sector. He began his career at Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ), later served at DEKAŞ, and played an active role in the founding of ANKAŞ. During his six-and-a-half-year tenure at ANKAŞ, he served as Chief Pilot for five years. Having worked in multiple regions of Türkiye for many years, Captain Kızılay shares insights on the operational structure of pilotage services, risk management, training processes and overall operational efficiency.



■ Captain Hasan Tayfun Kızılay

Captain Kızılay emphasizes that the core of pilotage lies in safeguarding life, property and the marine environment. He notes that operational decision-making is entirely independent of commercial considerations and is instead based on comprehensive assessments of meteorological and oceanographic conditions, current–wind interactions, berth and port infrastructure, narrow channel and shallow water effects, traffic density, and coordination with VTS. He underlines that pilots conduct every maneuver in line with SOLAS, COLREG, ISPS and national regulations, supported by continuous dynamic risk assessment.

Explaining the pathway to becoming a pilot, Kızılay highlights that candidates must first hold an Ocean-Going Master certificate, followed by Ministry examinations and region-specific qualification processes. He adds that training does not end once a pilot begins active duty; the system includes continuous professional development through critical maneuver

analyses, mandatory refresher courses and structured case-study meetings.

Regarding increasing vessel traffic and adverse weather conditions, Kızılay states that risk management is shaped through on-site assessments carried out directly on board. When required, additional tug recommendations are provided, and detailed maneuver plans and maneuver diagrams are prepared to enhance operational safety. He stresses that the growth in vessel size and escalating traffic density have made pilotage a discipline that demands ever-increasing technical proficiency.

Kızılay also provides a candid evaluation of how the tender system affects pilotage services. He notes that competition based on public-share offers creates financial pressure on organizations, often leading to cuts in personnel expenses—an approach that risks losing qualified pilots and undermining overall service quality. While he views the government’s “5/8 regulation” as a positive corrective

step, he argues that sustainable pilotage cannot rely solely on a tender-driven model; instead, organizations with proven competence and experience should be prioritized.

Assessing the future of the sector, Kızılay states that the most critical pillar is the retention of competent personnel and the reinforcement of continuous training. Rising maneuver complexities, growing traffic density and shrinking operational tolerances can only be managed effectively through a strong, highly qualified professional pilotage workforce and a financially resilient organizational structure.

While expressing full respect for state decisions and regulatory approaches, Captain Kızılay concludes that, in highly specialized fields such as pilotage and towage services, a model that prioritizes professional competence and quality—rather than tenders alone—would serve the long-term interests of Turkish maritime safety far more effectively.

Norsepower, Idemitsu Tankers ile Çığır Açan Bir Anlaşma İmzaladı: Rotor Yelkenleriyle Donatılmış İlk VLCC Modeli

Büyük gemiler için mekanik yelkenlerin lider tedarikçilerinden Norsepower ve Idemitsu Kosan'ın nakliye kolu olan Idemitsu Tanker Co., Ltd., iki Çok Büyük Ham Petrol Taşıyıcısını (VLCC) Norsepower Rotor Sail™ ile donatmak için anlaşma imzaladıklarını duyurdu. Japan Marine United Corporation (JMU) ve Nihon Shipyard Co., Ltd. (NSY) tarafından inşa edilecek olan gemiler, rotor yelkenleriyle donatılmış VLCC'lerin dünyada ilk kez piyasaya sürülmesi anlamına geliyor. Her VLCC, iki adet 35x5 m patlamaya dayanıklı Norsepower Rotor Sail™ ile teslim edilecek. İlk geminin 2028 sonunda teslim edilmesi planlanıyor.

SUMMARY

Norsepower, a leading provider of mechanical sails for large vessels, and Idemitsu Tanker Co., Ltd.—the shipping arm of Idemitsu Kosan—have announced an agreement to equip two Very Large Crude Carriers (VLCCs) with the Norsepower Rotor Sail™ system. The vessels, which will be built by Japan Marine United Corporation (JMU) and Nihon Shipyard Co., Ltd. (NSY), represent the world's first VLCCs to enter the market fitted with rotor sails.

Each VLCC will be delivered with two explosion-proof Norsepower Rotor Sails™, measuring 35 by 5 meters. Delivery of the first vessel is scheduled for late 2028.

Idemitsu'nun emisyonları azaltma ve sürdürülebilir ulaşım çözümlerini geliştirme



taahhüdünün bir parçası olarak, VLCC'ler en son enerji tasarrufu teknolojileriyle tasarlanmış ve metanol gibi geleceğin düşük karbonlu yakıtlarına hazırlanmıştır. Rotor yelkenlerinin eklenmesinin yakıt tüketimini ve sera gazı emisyonlarını önemli ölçüde azaltması ve denizcilikteki küresel karbonsuzlaştırma çalışmalarına doğrudan katkıda bulunması bekleniyor. Proje, akıllı ve veri odaklı Norsepower Rotor Yelkeni™'nin özel olarak tasarlanmış gemilere entegre edilmesinin nasıl olağanüstü performans kazanımları sağlayabileceğini gösteriyor.

Resmi bir açıklamada, Idemitsu Tanker Co., Ltd. temsilcileri şunları söyledi: "Idemitsu Tanker, yeni teknolojilerin uygulanmasını hızlandırıyor ve hem istikrarlı bir enerji taşımacılığı hem de azaltılmış çevresel etki sağlayarak karbon nötr (CN) bir topluma ulaşmaya kararlı. Yeni VLCC'lerimizi Norsepower Rotor Sail™ ile donatarak, yalnızca yakıt tasarrufuna ve emisyon azaltımına yatırım yapmakla kalmıyor, aynı zamanda uzun mesafeli taşımacılığın karbonsuzlaştırılması yolunda da kararlı bir adım atıyoruz. Bu proje, küresel enerji ihtiyaçlarını sorumlu bir şekilde karşılamak için güvenilir operasyonları inovas-

yonla birleştirme felsefemizi yansıtıyor."

Bu önemli anlaşma, hem rüzgâr tahrik sisteminin olgunluğunu hem de Norsepower'ın tanker segmentindeki liderliğini vurguluyor. Sadece bu segmentte faaliyette olan 22 üniteyle Norsepower Rotor Yelkenleri, daha küçük kimyasal tankerlerden LCO₂ taşıyıcılarına, MR, LR, VLGC'lere kadar çeşitli boyutlardaki tankerlere ve şimdi de ilk kez VLCC'lere monte edildi.

Norsepower Rotor Yelkeni™, rüzgarı yakalamak ve temiz bir itme gücü sağlamak için Magnus Etkisi'ni kullanan dönen bir silindir olan Flettner rotorunun modernize edilmiş, veri odaklı bir evrimidir. Aerodinamik donanımın yanı sıra, her kurulum, performansı gerçek zamanlı olarak optimize eden ve yelkenlerin her koşulda en yüksek verimlilikte çalışmasını sağlayan gelişmiş dijital kontrol sistemleriyle desteklenir. Sistem, motorlara olan bağımlılığı azaltarak hem yakıt tüketimini hem de emisyonları azaltır. Rüzgar düzenlerine, rotaya ve gemi operasyonlarına bağlı olarak, Norsepower Rotor Yelkenleri yakıt tüketimini genellikle %5-25 oranında azaltır; koşullar uygun olduğunda ise bu oran daha da yükselir.

Northern Lights, Japon Operatör “K” Line ile Üçüncü Ticari LCO₂ Taşıma Gemisinin Teslimatını Gerçekleştirdi

Norveç’in öncü karbon yakalama ve depolama girişimi Northern Lights, Japon gemi işletmecisi Kawasaki Kisen Kaisha (“K” Line) ile birlikte üçüncü ticari sıvılaştırılmış CO₂ taşıma gemisi Northern Phoenix’in teslim edildiğini açıkladı. 2026 yılında operasyona katılması planlanan Northern Phoenix, Avrupa’nın en büyük karbon yakalama ve depolama (CCS) projesinin önemli parçalarından biri olacak.

SUMMARY

Norway’s pioneering carbon capture and storage initiative, Northern Lights, has announced the delivery of its third commercial liquefied CO₂ carrier, Northern Phoenix, in partnership with Japanese ship operator Kawasaki Kisen Kaisha (“K” Line). Scheduled to enter operation in 2026, Northern Phoenix will serve as a key asset within Europe’s largest carbon capture and storage (CCS) project.

Phoenix, 2024’ün sonlarında teslim edilen ve 2025’te ticari CCS faaliyetlerine başlayacak olan ilk iki Northern Lights gemisinin kardeş gemisi konumunda. Northern Lights, sıvılaştırılmış CO₂’yi sınır ötesine taşıyan ve Norveç kıta sahanlığında deniz tabanının 2,6 kilometre altında kalıcı olarak depolayan dünyanın ilk tam ölçekli ticari CCS projesini yürütüyor.

Her biri 7.500 m³ LCO₂ kapasitesine sahip olan gemiler, China State Shipbuilding

Corporation’a bağlı Dalian Shipbuilding Offshore Co. tarafından inşa ediliyor. 2 Aralık’ta resmen teslim alınan Northern Phoenix, Norveç bayrağı altında tescillendi. Geminin yakında Çin’den ayrılarak Norveç’e doğru seyre başlaması bekleniyor. Northern Lights, yeniden konumlandırma seferi boyunca gemideki enerji tasarrufu teknolojilerinin test ve optimizasyon çalışmalarının yürütüleceğini bildirdi. Gemi, şirkete ait Øygarden terminaline ulaştığında mekanik devreye alma ve operasyon öncesi eğitim faaliyetleri başlatılacak.

İlk üç gemi, Londra merkezli “K” Line Energy Shipping ile imzalanan çıplak gemi kiralama ve zaman charter sözleşmeleri kapsamında işletiliyor. Bu yeni nesil LCO₂ taşıyıcılar, yüksek basınç (maksimum 19 bar(g)) ve düşük sıcaklıkta (minimum -35°C) operasyon kabiliyetleriyle öne çıkıyor. Ayrıca LNG ile yakıtlandırılan gemiler, gövde altı hava yağlaması ve rüzgâr destekli rotor yelkenleriyle donatılmış durumda.

Northern Lights, 2025 yılında ticari operasyonlarına başlayarak Heidelberg Materials’ın Brevik’teki çimento fabrikası ve Hafslund Celsio’nun Oslo’daki atıktan

enerji üretim tesisinden CO₂ taşımak üzere anlaşmalar imzaladı. Şirket, kapasitesini yıllık en az 5 milyon ton CO₂ işleme seviyesine çıkarmayı hedefliyor.

Northern Phoenix, Yara’nın Hollanda Sluiskil’deki amonyak ve gübre tesisinden CO₂ taşımak üzere tahsis edilecek. Yara, tesiste yılda 800.000 tona kadar CO₂ yakalayıp sıvılaştırmayı planlıyor; 15 yıl içinde toplam yaklaşık 12 milyon ton CO₂’nin proseslerden uzaklaştırılması hedefleniyor. Yara tesiste 15.000 tonluk ara depolama kapasitesi de dahil olmak üzere önemli yatırımlar yaptı. Haftada iki gemi yükünün Northern Lights filosuna aktarılması ve CO₂’nin Norveç kıyısındaki terminalde teslim edilmesi öngörülüyor.

Northern Lights, Aralık 2023’te dördüncü bir geminin inşası için Alman Bernhard Schulte Group ile anlaşmaya vardığını duyurdu. Şirket, bu gemi için uzun vadeli charter sözleşmesi imzaladı. 2026’da teslim edilmesi planlanan dördüncü geminin, Stockholm Exergi başta olmak üzere yeni müşterilerin sisteme dahil olmasıyla operasyonların genişlemesini sağlayacağı belirtiliyor.



GLOBAL B2B EVENT SERIES

PerCon 2026

Perfect Connections for The Maritime Industry

An International B2B Platform Built on Tailored
Appointments and Driven by Efficiency

Ready to Make Your Perfect Connections?

PerCon provides the strategic environment you need to grow your business and strengthen your position in the industry. Join our next event and **experience the power of perfect connections.**



GISBIR PerCon 2026

What Awaits You at The PERCON?

Timetable Details



120+ SUPPLIERS



90+ BUYERS



16 SUPPLIER SLOT



4 STAND



How Does PerCon Work? Efficiency and Structure at the Forefront!

- PRE-SCHEDULED APPOINTMENTS
- DEDICATED MEETING SPACES
- STRUCTURED AND EFFICIENT MEETINGS
- DIGITAL TRACKING MADE EASY



PerCon 2026
Cruise - Rhodes
Program
15 - 18 APRIL 2026



info@perconmeets.com

for All Details
www.perconmeets.com



+90 533 240 25 35



UNITED WATERWAYS, Küresel B2B Kruvaziyer Filosu İçin Yeni İnşa Programını Başlattı

UNITED WATERWAYS, 2025'te ITB'de duyurduğu 10 yeni nehir gemisinin ardından büyümesini sürdürüyor. UNITED WATERWAYS CEO'su Sascha Gill, "Bu gemileri prestijli markaları için tahsis etmek ve sözleşmeye bağlamak üzere altı ay içinde B2B alanında ortaklar bulduk." dedi. Nehirlerde hizmet verecek yeni inşa serisi, ABD, Asya ve Avrupa'daki müşteriler için tamamen Avrupa'daki tersaneler tarafından inşa ediliyor. Gill, "Bu gemiler, 2028 itibarıyla çoklu yakıt platformuna sahip ilk gemiler olacak ve ortaklarımızın misafirleri için Avrupa Birliği'nin 2050 hedefleriyle uyumlu hale gelecek" diye ekledi.

SUMMARY

UNITED WATERWAYS continues its growth following the announcement of 10 new river vessels at the ITB in 2025. "We found B2B partners within six months to allocate and contract these vessels for their prestigious brands," said Sascha Gill, CEO of UNITED WATERWAYS. The newbuilding series for river operations is being constructed entirely by European shipyards for clients in the United States, Asia, and Europe. Gill added, "These vessels will be the first multi-fuel platform ships as of 2028, aligned with the European Union's 2050 goals for the guests of our partners."

Ocean Advice Genel Müdürü Mathias Kracht, "Nehirlerdeki birçok prestijli markanın başarısı sayesinde, müşterilerimizin ürünlerini okyanusa genişletmeleri konusunda doğal bir geçiş görüyoruz. Bu nedenle White Label platformunu oluşturuyoruz" dedi. Gemiler, Expedition versiyonunda 186'ya kadar, Coastal versiyonunda ise 260'a kadar misafiri ağırlayacak ve nehirlerdeki küçük gemi deneyiminin sunduğu aynı konforu ve samimiyeti sağlayacak. Bu gemiler, nehirden ulaşamayan veya daha büyük okyanus gemilerinin yansımayacağı kıyıdaki küçük limanlara erişim imkânı sunacak. Her bir gemi B2B White Label pazarına özel olarak hizmet verecek. Kracht, "Nehir kruvaziyer ortaklarımızın açıklandığı anda nehir slotlarına çok hızlı şekilde yönelmeleri, bu gemileri de 12 ay içinde ortaklarımız için sözleşmeye bağlayabileceğimize inanmamızı sağlıyor. Sekiz slotun üçü şimdiden rezerve edilmiş durumda; bu da bu pazar segmentinde yeni ve sürdürülebilir tonaja yönelik yüksek talebi gösteriyor." dedi.

Dört Coastal ve dört Expedition kruvaziyer gemisini kapsayan sekiz slotluk çerçeve anlaşması geçen hafta imzalandı; ilk geminin 2029'da teslim edilmesi bekleniyor. Çerçeve anlaşmaya ek olarak, ilk Expedition kruvaziyer yeni inşa sözleşmesi de

imzalandı ve bu geminin 2028'de teslim edilmesi planlanıyor. Tüm gemiler, tanınmış Expedition markaları için yıllardır gemi inşa eden China Merchant Heavy Industry (Jiangsu) Shipyard tarafından inşa edilecek. Kracht, "Tasarım ve teknolojinin büyük kısmı Avrupa ve ABD'den ithal edilecek ve Çin'in elektrifikasyon bilgisiyle güçlendirilecek" diyerek, bu sayede hedeflenen seyir bölgelerinin mevcut ve gelecekteki sürdürülebilirlik standartlarına uyum sağlayan hibrit bir gemi üretileceğini söyledi.

Beyaz etiket gemi yönetiminde küresel lider – İsviçre merkezli

UNITED WATERWAYS, tüm sularda modüler beyaz etiket gemi yönetim hizmetleri sunan Avrupa'nın en büyük sağlayıcısıdır. Marka portföyünde KD Floating Venues, Oceandiva, WEISSE FLOTTE SACHSEN, Thames Luxury Charters, STARLING FLEET, Feenstra Riviercruises ve River Advice Group'un Avrupa su yollarındaki hizmet markaları yer almaktadır. Ocean Advice ise dünya okyanuslarında yolcu gemisi yönetiminin karşılığıdır. Şirketin kökleri, 2004 yılında River Advice adıyla faaliyet göstermeye başlamasına kadar uzanıyor. 2019 yılında grup, UNITED WATERWAYS çatısı altında konsolide edilmiştir. Merkezi Basel, İsviçre'dedir.



Mersin Uluslararası Limanı Dünyanın En Büyük Konteyner Gemisi MSC Irina'yı Ağırladı

Mersin Uluslararası Limanı (MIP), 7 Kasım 2025 tarihinde, kısa süre önce tamamlanan 880 metre uzunluğundaki East Med Hub 2 (EMH2) Terminali'nde, TEU kapasitesine göre dünyanın en büyük konteyner gemisi olan MSC IRINA'yı ağırladı.

önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. İlerlemeyi sürdürmek için, ekipman filomuzu yeni otomatik raylı portal vinçlerle genişletiyor ve operasyonel verimliliğimizi önemli ölçüde artıracak önemli bir kilometre taşı olan Türkiye'nin ilk Saha Otomasyon Sistemini başlatıyoruz. İleriyi baktığımızda, ivmemizi artıracak ve

MIP'nin Mersin'i bölgede hayati bir aktarma merkezi haline getirme hedefiyle uyumlu olarak müşterilerimize en güvenli ve en verimli hizmeti sunma çabalarımızı sürdüreceğiz."

EMH2 Terminali'nin 2026 yılında tam kapasite hizmete sunulması planlanıyor.

SUMMARY

Mersin International Port (MIP) welcomed MSC IRINA, the world's largest container ship by TEU capacity, at the recently completed 880-meter-long East Med Hub 2 (EMH2) Terminal on November 7, 2025.

Megamax standartlarına göre devasa bir konteyner gemisi olan MSC IRINA, 400 metre uzunluğa, 61,3 metre genişliğe ve 24.346 TEU kapasiteye sahip gemi, IRINA sınıfı olarak bilinen farklı bir gemi alt sınıfına adını veriyor.

MIP Genel Müdürü Ajay Kumar Singh, "Konteyner taşımacılığında faaliyet gösteren en büyük altı gemiden biri olan MSC IRINA'yı limanımıza başarıyla yanaştırmış olmaktan gurur duyuyoruz. East Med Hub 2 (EMH2) Terminali'nin ilk aşamasının tamamlanması, Mersin'in deniz ticaretindeki konumunu yükselterek küresel tedarik zincirinde önemli bir ticaret noktası haline gelmesini sağladı. Avrupa, Orta Doğu, Afrika ve Asya'yı birbirine bağlayan ve bir merkez olan Mersin Limanı, Türkiye'nin küresel deniz taşımacılığındaki rekabet gücüne



Dünyanın En İyi Konteyner Limanları Açıklandı

DNV ve Menon Economics tarafından hazırlanan bağımsız küresel analiz Dünyanın Önde Gelen Konteyner Limanları (Leading Container Ports – LCP) raporu- nun ilk baskısı yayımlandı. Rapora göre Singapur, dünyanın en iyi konteyner limanı olarak zirvede yer aldı.

SUMMARY

The first edition of the independent global analysis “Leading Container Ports (LCP)” report, prepared by DNV and Menon Economics, has been published. According to the report, Singapore ranked at the top as the world’s best container port.

Küresel ticaret hacminin yaklaşık %90’ı deniz yoluyla taşınırken, konteyner limanları tek başına dökme olmayan yüklerin %80’inden fazlasını elleçliyor. Artan ticaret hacimleri, hızla gelişen dijital teknoloji-

ler ve iklim hedefleri doğrultusunda yeşil dönüşüm baskıları, limanların çalışma yapısını köklü biçimde değiştiriyor. Bu dönüşümü daha iyi anlamak için hazırlanan LCP raporu, dünyanın 160 konteyner limanını 35 gösterge üzerinden, beş ana başlık altında değerlendiriyor: kolaylaştırıcı unsurlar, bağlantı ve müşteri değeri, üretkenlik, sürdürülebilirlik ve genel etki.

Rapor, nesnel verilere dayalı performans göstergelerini —örneğin rıhtım verimliliği, yıllık hacim, TEU başına emisyon, alternatif yakıt erişimi— sektör uzmanlarının değerlendirmeleriyle birleştirerek limanların gerçek rekabet gücüne ışık tutuyor.

“Limanlar küresel ekonomiyi sessizce ayakta tutuyor”

DNV Denizcilik CEO’su Knut Ørbeck-Nilsen, raporun önemine dikkat çekerek şu değerlendirmede bulundu: “Konteyner limanları küresel ekonominin büyük bir kısmını sessizce destekliyor. Her yıl 930 milyon TEU’dan fazla yükü hareket ettiren hem işletmelerin sürdürülebilirliğine hem

de toplumların ihtiyaçlarının karşılanmasına katkı sağlıyorlar. Değişen ticaret kalıplarına uyum sağlayabilen, net stratejiler benimseyen ve geleceğe hazırlık yatırımlarını hızlandıran limanlar, sektörün dönüşümünde liderlik rolünü üstlenecek.”

Rapora göre limanların rekabet gücünü koruyabilmesi için ölçeklenebilir altyapı yatırımlarını hızlandırması, dijitalleşmeyi derinleştirilmesi, sürdürülebilirlik adımlarını güçlendirmesi ve müşteri ilişkilerinde şeffaflığı artırması kritik önem taşıyor.

Menon Economics Ortağı ve Başkanı Dr. Erik Jakobsen ise limanların hızla değişen operasyonel gereksinimlere uyum sağladığını belirterek: “En iyi performans gösteren limanlar hem kapasitelerini artırıyor hem de teknolojinin tüm operasyonları nasıl şekillendirdiğini yeniden tanımlıyor. Otomasyon, dijital planlama araçları, karbon azaltım çözümleri ve entegre ulaşım bağlantılarına yapılan yatırımlar, bu limanları geleceğe hazırlayan en önemli hamleler.”



THE LEADING CONTAINER PORTS OF THE WORLD 2025

A DNV and Menon Economics Publication



Dünyanın En İyi Beş Konteyner Limanı ve Öne Çıkan Özellikleri

1. Singapur – Küresel Lider

- Beş değerlendirme kategorisinin tamamında liderlik gösterdi.
- Dünya standartlarındaki altyapısı ve şeffaf yönetim yapısıyla küresel bir benchmark niteliğinde.
- Tüm büyük nakliye hatlarına hizmet veriyor; en fazla ana hat servisi sunan liman konumunda.
- Otomasyon, alternatif yakıt ikmali, yeşil koridor girişimleri ve emisyon azaltım

programlarıyla sürdürülebilirlikte açık ara önde.

2. Şanghay (Çin) – Dünyanın En Yoğun Limanı

- 2024 yılında 51,5 milyon TEU elleçleyerek dünyanın en yüksek hacmine ulaştı.
- Hat Taşımacılığı Bağlantı Endeksi'nde en yüksek puana sahip.
- Ultra Büyük Konteyner Gemilerinin (ULCV) hızlı ve verimli elleçlenmesi için ileri otomasyon sistemleri kullanıyor.
- Kıyı elektriği altyapısı ve yeşil koridor

projeleriyle sürdürülebilirlikte üst sıralarda.

3. Ningbo-Zhoushan (Çin) – En Hızlı Büyüyen Liman

- 2024'te 39,3 milyon TEU işledi; son üç yılda %26 büyümeye kaydetti.
- Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki stratejik lokasyonu küresel tedarik zincirlerinin en kilit bağlantı noktalarından biri.
- Bağlantı ve üretkenlik göstergelerinde hızla yükselen performansı dikkat çekiyor.

4. Busan (Güney Kore) – Kuzeydoğu Asya'nın Lojistik Üssü

- Çin, Japonya ve Kore pazarları arasında kritik bir aktarma merkezi.
- Güçlü hinterlandı, modern liman altyapısı ve yüksek operasyonel verimliliğiyle bölgenin en stratejik konteyner kapısı.
- Dijital liman çözümleri ve modern aktarma operasyonlarıyla küresel sıralamada üst sıralara yerleşti.

5. Rotterdam (Hollanda) – Avrupa'nın Lideri

- Avrupa'nın en büyük konteyner limanı ve sürdürülebilirlik odaklı dönüşümün öncüsü.
- Alternatif yakıt altyapısı, kıyı elektriği ve dijital ikiz projelerine yaptığı yatırımlarla Avrupa'nın en ileri deniz kapısı olarak kabul ediliyor.
- Çok modlu bağlantılarıyla kıtanın lojistik ağında merkezi bir rol üstleniyor.

Bölgesel Liderler de Belirlendi

Küresel sıralamanın yanı sıra rapor, bölgesel liderleri de ortaya koyuyor:

- New York & New Jersey – Kuzey Amerika
- Hamburg – Avrupa
- Tanger Med – Afrika
- Jebel Ali – Orta Doğu
- Sydney – Okyanusya

Bu limanlar, kendi bölgelerindeki ölçek, inovasyon, bağlantı ve sürdürülebilirlik performanslarıyla öne çıkıyor.

Oslo Limanı'ndan Emisyon Azaltımına Dayalı Yeni Teşvikler



Oslo Limanı, 2026 itibarıyla daha temiz deniz taşımacılığını teşvik etmek amacıyla yeni bir finansal teşvik programı başlatacak.

SUMMARY

The Port of Oslo will launch a new financial incentive program in 2026 to promote cleaner maritime transport.

Steilene bölgesine giriş-çıkışta tamamen emisyonsuz çalışan gemiler, rıhtım ücretlerinde %100 indirim alacak. Bunun yanı sıra, mevcut kıyı enerjisi (shore power)

altyapısına bağlanan yük gemileri %20 indirimden yararlanabilecek. Liman, daha önce tarifeli sefer yapan gemilere sağlanan %20 indirimi ise kaldırarak teşvik sistemini gerçek emisyon azaltımlarını ödüllendirecek şekilde yeniden şekillendiriyor.

Çevresel indirimler iki uluslararası ölçüm yöntemine dayanıyor:

Environmental Port Index (EPI) – Özellikle kruvaziyer gemileri için kullanılan bir sistem. EPI, bir geminin limanda bulunduğu süre boyunca çevresel performansını; yakıt tüketimi, kıyı enerjisi kullanımı gibi kriterler üzerinden değerlendiriyor. DNV ve Norveç limanlarının katkısıyla geliştirilen sistem, EPI AS tarafından yönetiliyor. Kruvaziyer gemi sahiplerinin,

filolarını EPI portalına kaydederek teknik verileri paylaşmaları gerekiyor. Oslo Limanı, bu puanlamaya göre çevresel indirim uygulayacak.

Environmental Ship Index (ESI) – Tüm gemi tipleri için kullanılan uluslararası bir değerlendirme aracı. Uluslararası Limanlar ve Terminaller Birliği (IAPH) tarafından yönetilen ESI, gemilerin genel emisyon performansını ölçüyor ve gidecek artan şekilde limanda bekleme süresindeki (at-berth) emisyonları da dikkate alıyor. Gemi sahipleri, doğrulanmış emisyon verilerini sisteme gönüllü olarak bildiriyor; ESI puanı yükseldikçe Oslo Limanı'nda alınabilecek çevresel indirim miktarı da artıyor.

Philadelphia Limanı, Yeni PhilaPort Kruvaziyer Terminalinin Temelini Attı



PhilaPort, Philadelphia Uluslararası Havalimanı'na komşu 16 dönümlük alan üzerinde inşa edilecek PhilaPort Kruvaziyer Terminali'nin inşasına başladığını duyurdu. Terminal, 2026 Nisan ayından itibaren bölgenin en yeni kruvaziyer yolculuk noktası olarak hizmet verecek.

SUMMARY

PhilaPort announced the start of construction for the PhilaPort Cruise Terminal, which will be built on a 16-acre site adjacent to Philadelphia International Airport. The terminal is set to begin operations in April 2026 as the region's newest gateway for cruise travel.

Terminalin ilk sezonu, ABD'nin 2026 yılında 250. kuruluş yıl dönümünü kutlayacağı tarihi bir döneme denk gelecek. Philadelphia, bu özel yıl boyunca birçok ulusal öne sahip etkinlik ve turizm deneyimine ev sahipliği yapacak. Norwegian Cruise Line'in Bermuda ve diğer destinasyonlara

yapacağı sezonluk seferler, ziyaretçilere hem şehrin derin denizcilik mirasını hem de canlı modern kültürünü deneyimleme fırsatı sunacak.

Yeni terminal, PhilaPort, Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) ve Energy Transfer Marketing and Terminals (ETMT) arasındaki koordineli çabaların ve iş birliğinin bir sonucu olarak hayata geçiriliyor. PhilaPort ve ETMT, Tinicum Township'teki eski Hog Island Dock Terminal Tesisleri'nin satışı için anlaşmayı tamamladı ve yeniden geliştirme sürecinin önünü açtı. PhilaPort, deniz tarafındaki tüm iyileştirmeleri yönetirken, NCLH terminalin kara tarafı inşaat ve geliştirme çalışmalarını yürütecek. 15 Nisan 2026 – 31 Mart 2033 tarihleri arasında geçerli olacak yedi yıllık bağlama anlaşması kapsamında, NCLH markaları Philadelphia'nın münhasır kruvaziyer ev limanı olacak ve yıllık 41 seferlik bir taahhütte bulunacak.

Yeni terminalde gerçekleştirilecek kruvaziyer operasyonlarının, eyalette yaklaşık 2.185 doğrudan ve dolaylı iş imkanı yaratması ve yıllık yaklaşık 300 milyon dolarlık ekonomik katkı sağlaması bekleniyor. Bu,

bölgesel ekonomik büyümeye katkıda bulunan emek yoğun hizmetleri destekleyecek.

Norwegian Cruise Line Holdings İcra Başkan Yardımcısı, Genel Danışman ve Baş Gelişim Sorumlusu Daniel S. Farkas, "Philadelphia'nın yeni ev limanı olarak seçilmesi, Norwegian Cruise Line Holdings ve Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises ve Regent Seven Seas Cruises olmak üzere ödüllü üç markamız için stratejik bir dönüm noktasıdır. PhilaPort ile birlikte, misafirlerimize dünya çapında destinasyonlara ulaşmanın konforunu sunarken, Amerikan tarihinin kalbinde yer alan bu şehirden benzersiz bir yolculuk deneyimi sağlıyoruz. 2026'da seferleri başlatmaya hazırlanırken, bu terminal yenilik, bölgesel büyüme ve misafir deneyiminde çitayı yükseltme taahhüdümüzün bir sonraki adımıdır." dedi.

İnşaat programı, proje kilometre taşları ve terminalin sunduğu hizmetler hakkında bilgiler geliştikçe paylaşılacak. PhilaPort, terminal şekillendikçe kamuoyu, yolcular ve turizm sektörü için düzenli güncellemeler yayınlayacak.

PhilaPort Kruvaziyer Terminali'nin kurulması, bölgesel ekonomik kalkınmayı destekleme ve yolculara yeni fırsatlar sunma taahhüdünü pekiştiriyor. ABD'nin 250. yıldönümüne hazırlanan şehir, denizcilik mirasını ve geleceğini ön plana çıkaran eşsiz bir kruvaziyer deneyimi sunmaya hazırlanıyor. Terminalin özel tesisleri, havalimanına yakınlığı ve geniş destinasyon ağı ile PhilaPort, Doğu Kıyısı'nda yolculuğa başlamak için en cazip noktalar arasında yer alacak. Yolcular, 2026'da Cruise Philly First deneyimiyle unutulmaz bir yolculuğa adım atacak.

Rotterdam Limanı, Açık Deniz Rüzgarı Sektörünün Büyümesini Desteklemek İçin Terminal Planlıyor

Rotterdam Liman İdaresi, Maasvlakte'nin kuzeybatı köşesinde açık deniz rüzgar enerjisi faaliyetlerine yönelik 45 hektarlık yeni bir terminal geliştirme planlarını açıkladı. Terminal; rüzgar türbini ve temel bileşenlerinin depolanması, taşınması, ön montajı ve teslimatı için geniş kapsamlı olanaklar sunacak şekilde tasarlanıyor. Doğrudan deniz erişimi, ağır hizmet tipi rıhtımlar ve ileri seviye lojistik altyapılarla desteklenecek tesisin, 2029 yılının ortalarında faaliyete geçmesi hedefleniyor.

SUMMARY

The Port of Rotterdam Authority has announced plans to develop a new 45-hectare terminal in the northwestern corner of Maasvlakte for offshore wind energy operations. The terminal is designed to offer extensive facilities for the storage, transport, pre-assembly and delivery of wind turbine and foundation components. Equipped with direct sea access, heavy-duty quays and advanced logistics infrastructure, the facility is expected to become operational in mid-2029.

Liman İdaresi, 45 hektarlık bu alana yeni nesil açık deniz rüzgar santrali kurulum gemilerinin yanaşabileceği 835 metrelik bir iskele inşa etmeyi planlıyor. Bu iskele, kaldırma gemileri ile iskele üzerindeki ön montaj çalışmalarına da uygun olacak. Tüm ulaşım modlarına imkân tanıyacak şekilde bir roll-on/roll-off tesisinin de



terminale entegre edilmesi öngörülüyor. Terminal, yalnızca offshore rüzgâr santrallerinin inşası için değil, aynı zamanda gelecekteki söküm ve devre dışı bırakma süreçleri için de gerekli altyapıya sahip olacak.

Proje ile birlikte Rotterdam Limanı, açık deniz rüzgar enerjisi sektörünün büyümesi için kritik öneme sahip liman kapasitesini artırmayı amaçlıyor. Kuzey Denizi'nde önümüzdeki yıllarda çok sayıda yeni rüzgar çiftliğinin inşa edilmesi beklenirken, uygun liman kapasitesinin sınırlı oluşu sektörün karşılaştığı en önemli zor-

luklar arasında yer alıyor. Bu proje sayesinde pazarın ihtiyaç duyduğu büyük ölçekli ve yüksek kaliteli altyapı sağlanmış olacak.

Rotterdam Liman İdaresi Ticaretten Sorumlu Başkan Yardımcısı Matthijs van Doorn, projeye ilişkin yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Bu yeni terminalle, açık deniz rüzgar sektörü için gerekli kapasiteye önemli bir katkıda bulunuyoruz. Kuzey Denizi'ndeki doğrudan konumu, derin su çekimi ve mevcut offshore kümesi sayesinde Rotterdam Limanı, bu faaliyetler için ideal bir konumda."



Lürssen, 117 Metrelik Süperyat Boardwalk'u Suya İndirdi

Lürssen, daha önce Project 13797 adıyla yürütülen ve artık Boardwalk olarak bilinen 117 metrelik süperyatı Almanya'nın Lemwerder kentindeki tesislerinde başarıyla suya indirdi.

SUMMARY

Lürssen has successfully launched the 117-metre superyacht, formerly known as Project 13797 and now named Boardwalk, at its facilities in Lemwerder, Germany.

Amerikalı sahibi tarafından 2022 yılında sipariş edilen yeni inşa hakkında detaylar büyük ölçüde gizli tutuluyor. Bununla birlikte, yatın ismi, Eylül ayında suya indirilen 76,5 metrelik Feadship yapımı Boardwalk'un halefi olduğunu işaret ediyor. Aynı sahibin, daha önce Boardwalk adıyla bilinen Westport 164'ü (günümüzde Night Howl) de kullandığı biliniyor.

Yaymlanan ilk görüntülerde, yatın çarpıcı beyaz profilinin yanı sıra altı güvertede konumlanan iki helikopter pisti, geniş bir beach club alanı ve kıç güvertede büyük bir yüzme havuzu ile bitişik spa havuzu göze çarpıyor.

Yeni yapının teknik özellikleri henüz resmî olarak açıklanmasa da, yaklaşık 5.350 GT brüt tonaja sahip olduğu ve gövdesinin çelik, üst yapısının ise alüminyumdan inşa edildiği değerlendiriliyor.

Teslimat sonrası Boardwalk, Lürssen filosunda uzunluk bakımından en büyük 20. yat konumuna yükselecek ve ünlü Ahpo'yu yalnızca 0,9 metre geride bırakacak.



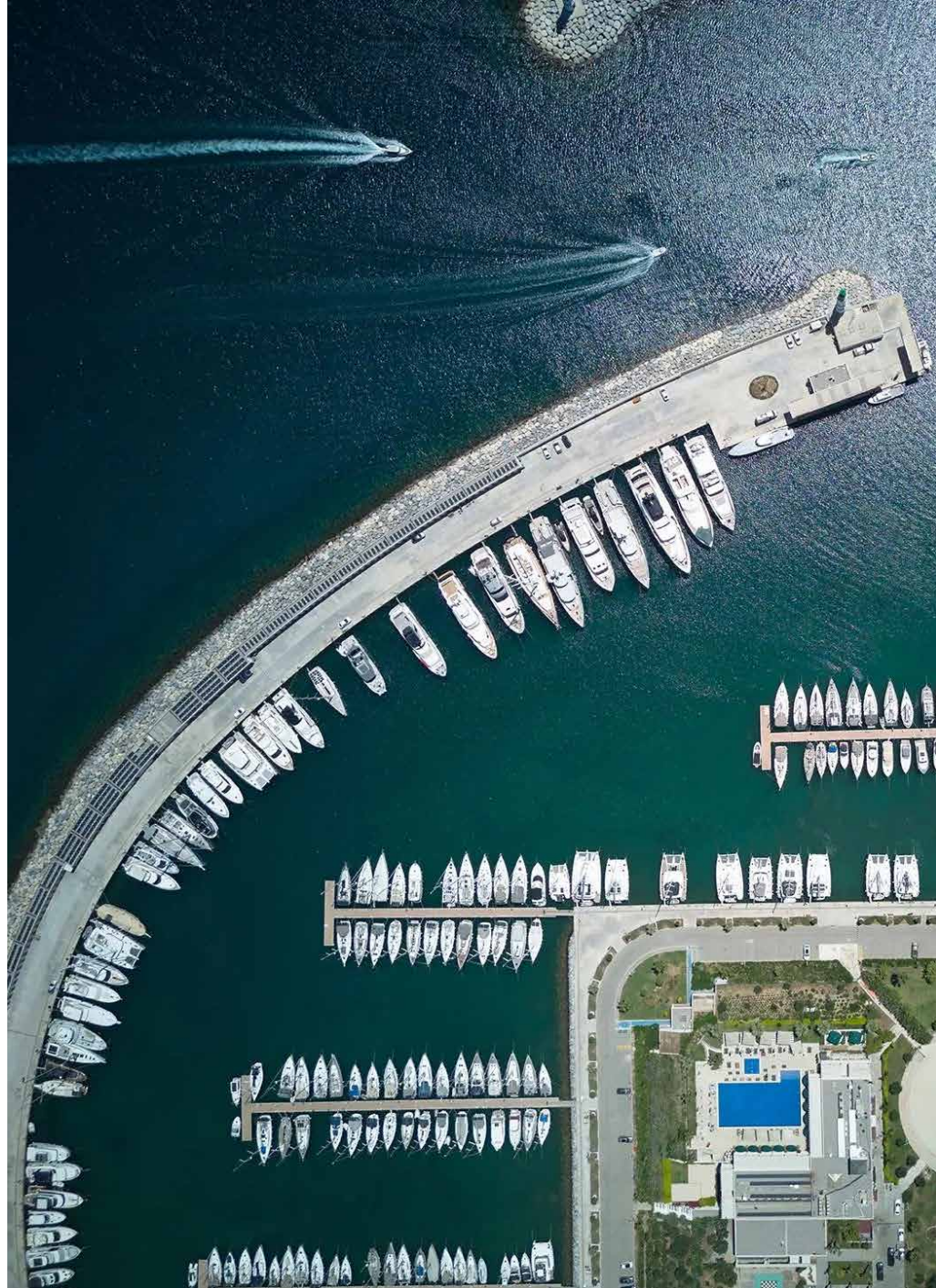
Türkiye'nin Marinaları 2025'te Öne Çıkıyor Hamdan bin Zayed'in Himayesinde Abu Dabi Denizcilik Ödülleri Sahiplerini Buldu

MENAT bölgesinin (Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Türkiye) en prestijli marina ödüllerinden biri olan Abu Dabi Denizcilik Ödülleri, üçüncü yılında da sektörün en başarılı kurum, lider ve projelerini taçlandırdı. 2025 yılında, ödül süreçlerinde yapay zekânın ilk kez stratejik bir değerlendirme aracı olarak kullanılması yenilikçi bir dönüm noktası olarak kayda geçti.

SUMMARY

The Abu Dhabi Maritime Awards, one of the most prestigious marina accolades in the MENAT region (Middle East, North Africa, and Türkiye), celebrated the sector's leading institutions, executives, and projects in its third edition. In 2025, the introduction of artificial intelligence as a strategic evaluation tool in the awards process marked an innovative milestone.

El Dafra Bölgesi Hükümdar Temsilcisi Şeyh Hamdan bin Zayed Al Nahyan'ın himayelerinde, Şeyh Rashid bin Hamdan bin Zayed Al Nahyan ve BAE Yelken ve Kürek Federasyonu Başkanı Şeyh Ahmed bin Hamdan Al Nahyan'ın katılımlarıyla; Abu Dhabi Maritime (AD Ports Group / ADX: ADPORTS), Abu Dabi Uluslararası Tekne Fuarı kapsamında düzenlenen törenle 2025 yılı kazananlarını açıkladı. Organizasyon, Abu Dabi Belediyeler ve Ulaştırma Dairesi'ne bağlı Entegre Ulaştırma Merkezi (ITC) iş birliğiyle gerçekleştirildi. Ödüller, MENAT bölgesinde hızla gelişen



marina sektörünü uluslararası arenada görünür kılmayı ve marina yönetimi ile operasyonlarında mükemmellik standartlarını yükseltmeyi hedefliyor. Bu yıl kapsam daha da genişletilerek kurumsal başarıların yanı sıra bireysel performanslar ve proje bazlı yenilikler de değerlendirilmeye alındı.



Törende, aşağıdaki kategorilerde toplam 22 kazanan ödüle layık görüldü:

Kurumsal Ödüller

- En Seçkin Marina Ödülü
 - Altın: Dubai Harbour - UAE
 - Gümüş: D-Marin Didim - Türkiye
- En Seçkin Gelişen Marina Ödülü:
 - Altın: D-Marin Marsa Al Arab - BAE
 - Gümüş: Emirates Palace Marina - BAE
- Müşteri Deneyimi Ödülü:
 - Altın: D-Marin Didim - Türkiye
 - Gümüş: D-Marin Göcek - Türkiye
- İşveren Mükemmellik Ödülü:
 - Altın: Palm Jumeirah Marina - BAE
 - Gümüş: Bulgari Marina - BAE
- Sağlık ve Güvenlik Ödülü:
 - Altın: Emirates Palace Marina - BAE
 - Gümüş: D-Marin Turgutreis - Türkiye
- İnovasyon Ödülü:
 - Altın: D-Marin Göcek - Türkiye
 - Gümüş: Palm Jumeirah Marina - BAE
- Sürdürülebilirlik Ödülü:
 - Altın: D-Marin Turgutreis - Türkiye
 - Gümüş: The Pearl Island Marina - Katar

Bireysel Ödüller

- En Seçkin Lider Ödülü:
 - Altın: Wayne Shepherd - Dubai Harbour
 - Gümüş: Adel Maani - Ayla Marina
- En Seçkin Hizmet Kahramanı Ödülü:
 - Altın: Sara Abdelaziz - Aldar Marinas

- Gümüş: Charles Mayanja - Emirates Palace Marina
- Yükselen Yıldız Ödülü:
 - Altın: Hassan Ahmad - Jeddah Yacht Club
 - Gümüş: Sherzodbek Ganiev - Palm Jumeirah Marina

Proje Bazlı Ödüller

- Sürdürülebilirlik Projesi Ödülü: Dubai Islands Marina
- İnovasyon Projesi Ödülü: Dubai Harbour

Son olarak, halk oylamasıyla belirlenen En Popüler Marina özel ödülünün sahibi ise The Pearl Island Marina oldu. Önceki yıllarda olduğu gibi, Abu Dabi Denizcilik Ödülleri'ne yapılan başvurular ilk aşamada alanında uzman değerlendiricilerden oluşan ekiplerin analizinden geçti. Bu ekipler, her bir başvuruyu kendi kategorisine özgü kriterlere göre titizlikle puanladı.

Değerlendiriciler bulgularını Ödül Jürisine sundu. Jüri üyeleri, değerlendiricilerin analizlerini müzakerelerinin bir parçası olarak dikkate alırken kazananları belirlemeden önce her bir başvuruyu kendi nitel süzgecinden de geçirerek nihai kararı verdi.

Ödüllerin dördüncü senesinde, 2026 sonbaharında gerçekleştirilmesi planlanıyor.



Carpentaria Marine, Yeni Çok Amaçlı Açık Deniz Destek Gemisinin İnşasını Başlattı

Kuzey Avustralya'da faaliyet gösteren deniz hizmetleri sağlayıcısı Carpentaria Marine Services, filosunu genişletmek amacıyla Incat Crowther'ı yeni birçok amaçlı açık deniz destek gemisinin tasarımı için görevlendirdi. Cape York ve Carpentaria Körfezi dâhil olmak üzere Avustralya'nın kuzey ve doğu bölgelerinde hizmet verecek olan bu ileri teknoloji yeni geminin inşası, şu anda Hobart'taki Richardson Devine Marine tersanesinde devam ediyor.

SUMMARY

Carpentaria Marine Services, a marine services provider operating in northern Australia, has commissioned Incat Crowther to design a new multi-purpose offshore support vessel as part of its fleet expansion plans. Construction of the advanced vessel, which will operate across northern and eastern Australia—including Cape York and the Gulf of Carpentaria—is currently underway at Richardson Devine Marine's shipyard in Hobart.

Yeni gemi, Carpentaria Marine tarafından deniz inşaatı, dalış operasyonları, su altı araştırmaları ve uzaktan kumandalı araç (ROV) operasyonları gibi çok çeşitli hizmetlerde kullanılacak. Geminin 2026 yılında operasyonlara başlaması bekleniyor. 37 metre uzunluğundaki bu gemi, Carpentaria Marine'in uzman deniz hizmetleri araçlarından oluşan büyüyen filosuna katılacak. Ayrıca, Incat Crowther ve Richardson Devine Marine tarafından tasarlanıp 2010 yılında teslim edilen 28 metrelik iş teknesi Strait Shooter 1'in operasyonel başarısının ardından geliyor.

İki adet Cummins QSK50 motorla güçlendirilen yeni gemi, açık deniz görevlerine uygun sağlam gövdesi, 68.000 litre yakıt ve 24.500 litre su kapasitesi ile uzun süreli ve uzak operasyonları destekleyecek şekilde tasarlandı. 24 knot hıza ulaşabilen geminin yenilikçi tasarımı, geniş bir kıç güvertesi ve pozisyon koruma için çift baş iticileri içeriyor. Geminin çok yönlü operasyon kapasitesi; dört adet 20 feet konteyner taşıma imkânı, 15 tonluk A-Frame vinç, 15 ton kaldırma kapasiteli mafsallı bom vinci, atölye ve soyunma alanı ile gövde güvertesinde bulunan bir moonpool sayesinde daha da güçlendiriliyor.



Üç güverteye yayılan yaşam alanları, 28 kişilik mürettebat için konaklama ve servis olanakları sunuyor. Üst güvertede, iki adet banyo, çalışma ve dinlenme alanlarına sahip zabıt kamaraları ile köprüüstü bulunuyor. Ana güvertede ise ıslak hacim, mutfak, kiler ve yemek salonu, geniş bir dinlenme alanı, ayrıca gemi sahibinin kamarası ve banyolu üç mürettebat kamarası yer alıyor. Gövde güvertesi ise her biri dört kişilik olan dört mürettebat kamarası ve ek dört banyodan oluşuyor.

Carpentaria Marine Genel Müdürü Vance Wallin, şunları söyledi: "Strait Shooter 1'in başarısının ardından, büyüyen filomuz için Incat Crowther ve Richardson Devine Marine ile yeniden çalışmak son derece mantıklı bir adım oldu. Incat Crowther'ın, sektör lideri, son teknoloji bir çok amaçlı





açık deniz gemisi yaratma vizyonumuzu gerçeğe dönüştüreceğine dair büyük bir güven duyuyoruz.”

Incat Crowther Teknik Müdürü Sam Mac-kay ise şu ifadeleri kullandı: “Ekibimiz, bu geminin yeteneklerini geliştirmek ve görev yelpazesini genişletmek için Carpentaria Marine ile yakın bir çalışma yürüttü. Bu sayede şirket, Avustralya denizcilik sektörüne sunduğu operasyon ve hizmetleri daha da genişletebilecek. Bu proje aynı zamanda Incat Crowther’ın tasarım ve üretimdeki yerli yetkinliğini de ortaya koyuyor. Gemi hem Avustralya’da tasarlandı hem de Avustralya’da inşa ediliyor.”

Incat Crowther 38

Yeni, yüksek kabiliyetli, çok amaçlı açık deniz destek gemisi.

Gemi Açıklaması: 35 m Katamaran

Açık Deniz Destek Gemisi

Tasarım Numarası: IC22044

Durum: Yapım halinde

İnşaat Malzemesi: Deniz Sınıfı Alüminyum

Ana Boyutlar

Platform: Katamaran

Genel Uzunluk: 37,5 m

Ölçülen Uzunluk: 34,99 milyon

Uzunluk Su Hattı: 36m

Işın: 11,5 m

Taslak Gövde: 1,4 m

Derinlik: 4,2 m

Kapasiteler

Mürettebat: 28

Yakıt (Günlük Tanklar): 2 x 19400L

Yakıt (Teslimat Tankları): 2 x 14600L

Tatlı Su: 24500L

Sulak alan: 6000L

İtki ve Performans

Hizmet Hızı: 20.0 knot

Maksimum Hız: 24.0 knot

Ana Makineler: 2 x CUMMINS QSK50

Jeneratörler (Prime): 2 x Cummins

QSM-11 CP 250ekW

Kurulu Güç: 2 x 1268kW @ 1800 rpm

Şanzımanlar: 2 adet ZF-5055

Jeneratörler (Acil Durum): 1 x

CUMMINS 6B-HX 80ekW

Bayrak: Avustralya

Team Malizia, Antarktika'da İlk Bilimsel Seferine Yelken Açtı

Çevre savunucusu ve profesyonel yelken yarışçısı Boris Herrmann liderliğindeki bir araştırma ekibi, Antarktika Yarımadası'nın kuzeydoğu ucunda yer alan uzak takımadalara yönelik cesur bir bilimsel keşif gezisine çıktı. Görev, ekibin rekabetçi yarışlarıyla tanınan yeni alüminyum araştırma yelkenlisinin ilk seferi olmasıyla da dikkat çekiyor.

SUMMARY

A research team led by environmental advocate and professional offshore racer Boris Herrmann has embarked on a bold scientific expedition to a remote archipelago located at the northeastern tip of the Antarctic Peninsula. The mission also marks the maiden voyage of the team's new aluminum research sailboat, best known until now for its competitive racing pedigree.

Dünya çapında yarışlara katılan profesyonel açık deniz yelken takımı Team Malizia, uzun yıllardır The Ocean Race ve Vendée Globe gibi yarışlardaki performansı ile biliniyor. Bu kez ekip, çevresel farkındalık yaratma hedefiyle, yeni 26 metrelik araştırma gemileri Malizia Explorer ile Arjantin'in Ushuaia kentinden Antarktika'daki Danger Islands bölgesine doğru yelken açtı.

Nisan ayında suya indirilen ve hem kutup hem tropik koşullarda seyir yapabilecek şekilde tasarlanan yelkenli, Antarktika'ya yönelik ilk görevine çıkıyor. Drake Geçidi'ni güvenli bir hava penceresinde geçebilmek için birkaç gün boyunca Ushuaia'da bekleyen gemi, Beagle Kanalı'nı geride bırakarak güneye doğru rotasına devam etti.

Yaklaşık dört günlük deniz yolculuğunun ardından kıtaya ulaşmayı hedefleyen disiplinler arası ekip; profesyonel denizciler, bilim insanları ve medya uzmanlarından oluşuyor. Araştırma ekibi, Danger Islands 2025 adı verilen görev kapsamında Antarktika Özel Koruma Alanı (ASPA) sınırları içinde planlanan bilimsel çalışmaları gerçekleştirecek. Antarktika Yarımadası'nın kuzeydoğu ucunda yer alan ve toplam 4,5 km² alandan oluşan yedi adalı takımada, bölgedeki en zengin biyoçeşitlilik alanlarından biri olarak kabul ediliyor. Küresel ısınmadan en çok etkilenen bölgenin yarımada olduğunu belirten ekip, Danger Islands'ın aynı zamanda milyonlarca deniz kuşu için kritik bir üreme alanı olduğunu vurguluyor. Ada grubu, Antarktika Yarımadası'nın en büyük Adelie pengueni kolonisine ev sahipliği yapıyor; bir milyonun üzerinde üreyen çift bulunuyor. Almanya ise bu benzersiz ekosistemi korumak amacıyla bölgeye ASPA statüsü kazandıran ülkelerin başında geliyor.

Team Malizia, Almanya'nın Antarktika'ya koruma çalışmalarına paralel olarak, Malizia Explorer'daki araştırmacıların ada-

larda şimdiye kadarki en kapsamlı saha çalışmasını yürüteceğini duyurdu. Ekip, dron haritalama teknikleriyle kuş kolonilerini inceleyecek, besin zincirlerini ve bitki örtüsünü analiz edecek, biyoçeşitlilik ölçümleri yapacak; ayrıca mikroplastik ve kimyasal kirlilik takibi ile su profili analizi gerçekleştirecek.



Ekibin Aralık ortasında Ushuaia'ya dönüşü bekleniyor. Çalışmalar sonucunda elde edilecek verilerin, gelecekteki okyanus koruma çalışmalarına yön vermesi ve küresel iklim modellerinin geliştirilmesine katkı sağlaması hedefleniyor.

"Önümüzdeki bir ay boyunca olağanüstü bir ortamda, bilimi daha sürdürülebilir yöntemlerle yapacak ve deneyimi kamuoyuyla şeffaf şekilde paylaşacağız," diyor Herrmann, Team Malizia'nın kurucusu ve sefer lideri olarak görev yapıyor.

Ekibin bilimsel kadrosu; Alfred Wegener Enstitüsü Kutup ve Deniz Araştırmaları, Thüringen Sürdürülebilirlik ve İklim Koruma Enstitüsü, ve Alman Çevre Ajansı araştırmacılarından oluşuyor.



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 HAVUZ & SAUNA

www.havuzsauna.com

HAVUZ, SAUNA, SPA, PEYZAJ MİMARLIĞI DERGİSİ

Güneş Enerjili Sessiz Yat Atlantik'i Geçiyor: Yolculuk Anbean İzlenebiliyor

Silent Yachts'ın yeni sahiplerine teslim ettiği Silent 62 Tri-Deck güneş enerjili elektrikli katamaran, Atlantik Okyanusu'nu sessizce geçmek için “%100” adıyla ilk büyük sınavına çıktı. Cebelitarık'tan Antigua'ya uzanan 3.200 deniz millik yolculuk, sadece teknolojik bir gösteri değil; aynı zamanda uzun menzilli elektrikli seyir için bir şeffaflık projesi niteliği taşıyor. Üstelik teknenin rotası, güneş enerjisi üretimi ve günlük performansı gerçek zamanlı olarak takip edilebiliyor.

SUMMARY

The Silent 62 Tri-Deck solar-electric catamaran, recently delivered to its new owners by Silent Yachts, has embarked on its first major challenge—an Atlantic crossing—under the name “100%.” The 3,200-nautical-mile voyage from Gibraltar to Antigua is not only a technological demonstration but also a transparency project for long-range electric navigation. Moreover, the yacht's route, solar energy production, and daily performance can be monitored in real time.

Silent 62 3-Deck “100%”, Cebelitarık'tan ayrılarak güneş enerjisiyle Atlantik geçişi için Antigua rotasına doğru yola çıktı. Beş kişilik mürettebat, Kanarya Adaları üzerinden ilerleyen geleneksel rotayı izleyerek seyri etaplar hâlinde gerçekleştirecek. Şirketin Başkan Yardımcısı Steve Bell, bu yolculukta görev yapan kaptan olarak denizdeki yaşamı ve günlük gözlemleri paylaşacak.

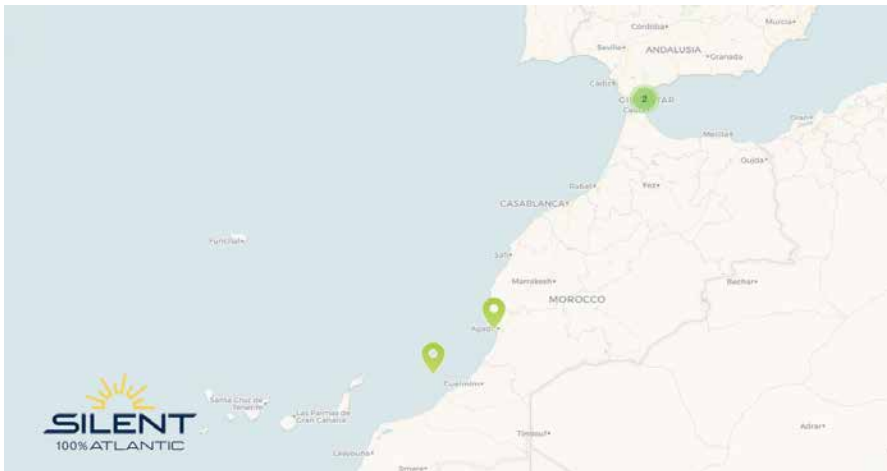
Bu sefer, uzun menzilli bir okyanus geçişinde güneş enerjisi üretiminin, batarya kapasitesinin ve elektrikli tahrik sisteminin performansını gözlemlemek için önemli bir fırsat sunuyor.

Steve Bell, yolculuğun amacını şu sözlerle özetliyor: “Bu bir hız denemesi değil. Amacımız, jeneratörü ve yakıt tüketimini minimumda tutarak okyanusu verimli bir

şekilde geçmek. Yaklaşık 6–6,5 knot hızla seyrediyoruz ve ticaret rüzgârlarını yakaladığımız noktadan itibaren mümkün olduğunca kite yelkeni kullanacağız. Her gün uzun saatler boyunca tamamen sessiz ilerlemeyi, jeneratörü sadece gerektiğinde çalıştırmayı hedefliyoruz.”

Bell sözlerine şöyle devam ediyor: “Bu teknenin uzun menzilli seferlere tam anlamıyla uygun olduğunu göstermek istiyoruz.”

Mürettebat, geçiş boyunca düzenli olarak güncellemeler paylaşarak denizdeki yaşamı ve teknenin performansını yakından aktarmayı sürdürecektir. Teknenin pozisyonu, günlük ilerlemesi ve hava durumu verileri tüm seyir boyunca takip edilebilecek.



ViaSat-3 Çağı Başladı: NexusWave ile Daha Hızlı ve Esnek Deniz Bağlantısı



ViaSat-3 Flight 2 uydusunun başarılı fırlatılmasının ardından ve 2026'da hizmete girmesi beklenen Flight 3 ile birlikte, Inmarsat Maritime, NexusWave bağlantı hizmetinin bir sonraki aşamaya geçtiğini duyurdu.

SUMMARY

Following the successful launch of the ViaSat-3 Flight 2 satellite and with the Flight 3 satellite expected to enter service in 2026, Inmarsat Maritime announced that its NexusWave connectivity service has entered the next phase of evolution.

Yeni nesil VS60 deniz terminali, NexusWave müşterilerine mevcut kapasite üzerinde önemli bir artış sunacak. Amerika kıtası üzerinden hizmet verecek VS3 Flight 2

ve Asya-Pasifik bölgesinde görev yapacak VS3 Flight 3 uyduları ile deniz kullanıcıları, daha tutarlı hızlar, artırılmış performans ve değişen operasyonel ihtiyaçlara daha esnek yanıt verebilme imkanına sahip olacak.

NexusWave: Çoklu Ağ, Tek Çözüm

NexusWave, Inmarsat'ın GEO Ka-bant, LEO, LTE ve L-band ağlarının kapasitesini tek bir yönetilen çözümde birleştiren, bağlı çoklu ağ hizmetidir. Ultra yüksek kapasiteli ve yüksek hızlı ViaSat-3 uyduları sayesinde denizcilik müşterileri, dijitalleşme, mürettebat refahı ve operasyonel verimlilik için yüksek hızda veri transferi gerçekleştirebilecek, böylece gemilerde gerçek anlamda "ofis benzeri" ve "ev konforunda" internet deneyimi yaşanabilecek.

Yeni VS60 Terminali ile Güçlü Performans

Intellian tarafından tasarlanan ve Viasat yazılım tanımlı radyo teknolojisiyle destek-

lenen yeni VS60 deniz terminali, NexusWave mimarisini güçlendirerek kurumsal ağ iletişimi, video akışı, mürettebat refahı ve kritik görev operasyonları gibi bant genişliği yoğun uygulamaları destekleyecek. Son deniz testlerinde VS60 terminali, saniyede 250 megabiti aşan indirme hızlarına ulaşarak ViaSat-3 dönemi için tasarlanmış kapasiteyi gösterdi. Terminal ayrıca hassas verilerin güvenliğini sağlamak ve operasyonel bütünlüğü korumak için çok katmanlı güvenlik önlemleriyle donatıldı.

ViaSat-3 Uyduları ile Dinamik Bant Genişliği

ViaSat-3 uyduları, küresel nakliye yolları, limanlar ve açık deniz lokasyonlarındaki talebe uyum sağlamak için bant genişliğinin dinamik olarak yönlendirilebileceği 1.000'den fazla noktasal ışınla donatıldı.

Inmarsat Denizcilik Başkan Yardımcısı Gert-Jan Panken, "NexusWave'in çok yönlü, bağlı mimarisi ve Intellian ile geliştirdiğimiz ViaSat-3 uyumlu yeni terminal, küresel filoların operasyonel önceliklerini desteklemede bizi güçlü bir konuma getiriyor. Bu, denizde güvenilirlik ve müşteri deneyimine olan uzun vadeli bağlılığımızı pekiştiriyor ve filoların büyüyen ağ kapasitesine sorunsuz bir şekilde uyum sağlamasını mümkün kılıyor" dedi.

Viasat Commercial Başkanı Ben Palmer OBE ise, "NexusWave, giderek karmaşıklaşan bağlantı ortamında istikrarlı performans sunmak için tasarlandı. ViaSat-3 kapasitesi devreye alındıkça, müşterilerimiz ve ortaklarımız için daha fazla bant genişliği, daha iyi esneklik ve geleceğe yönelik bağlantı güvenliğini garanti altına alan bir yükseltme yolu sunuyoruz" şeklinde konuştu.

Everlence, Küresel Denizcilik Endüstrisine İki Zamanlı Amonyak Motorunu Tanıttı

Everlence, Kopenhag'da denizcilik sektörünün tüm paydaşlarından 300'ü aşkın katılımcıyla düzenlenen iki günlük etkinlikte yeni çift yakıtlı ME-LGIA (Liquid Gas Injection Ammonia) motorunu tanıttı.

SUMMARY

Everlence unveiled its new dual-fuel ME-LGIA (Liquid Gas Injection Ammonia) engine at a two-day event in Copenhagen attended by more than 300 stakeholders from across the maritime industry.



Diesel prensibiyle çalışan ve şirketin metanol (ME-LGIM) ve LPG (ME-LGIP) motorlarında kullanılan çift yakıtlı Sıvı Gaz Enjeksiyon konseptine dayanan ME-LGIA motoru, amonyağın kendine özgü özellikleri nedeniyle özel olarak geliştirilen ek güvenlik sistemleri içeriyor. Bunlar arasında özel muhafaza çözümleri, sensörler, sistem havalandırması ve çift cidarlı boru hatları bulunuyor.

Everlence CEO'su Dr. Uwe Lauber, şu açıklamada bulundu: "Denizcilik sektörünün lider motor tasarımcısı olarak yeşil dönüşümü hızlandırma konusunda benzersiz bir konuma sahibiz. Yeni yakıtların ticari hale getirilmesi yalnızca bir inovasyon değil, aynı zamanda sıfır karbonlu deniz taşımacılığı için bir zorunluluk. Bu bağlamda amonyak kritik bir rol oynuyor. Bu motorun geliştirilmesi sadece teknik bir başarı değil, aynı zamanda iklim-nötr bir geleceğe doğru atılmış somut bir adım."

ME-LGIA Motorunun İlk 2026'nın İlk Çeyreğinde Teslim Edilecek

Everlence, ilk ME-LGIA motorunun 2026'nın ilk çeyreğinde teslim edileceğini, test yatağına yerleştirme sürecinin ise 2025'in dördüncü çeyreğinde başlayacağını açıkladı. Şirket, hâlihazırda Eastern Pacific Shipping için iki adet Çok Büyük Amonyak Tankeri (VLAC), Höegh Autoliner için dört Pure Car and Truck Carrier (PCTC) motoru ve Japonya'da bir dökme yük gemisi projesi dâhil olmak üzere birçok pilot proje yürütüyor. Japonya'daki motor, MITSUI E&S test merkezinde test ediliyor.

Everlence İki Zamanlı Motorlar Bölümü Başkanı Bjarne Foldager şunları söyledi: "Bu amonyak motoru gerçek anlamda teknolojik bir dönüm noktası. 150.000 saati aşan kolektif çalışmanın ve önemli bir yatırımın sonucu. 2023 Temmuz'unda başlayan iki zamanlı amonyak motor testleri kapsamında hem Kopenhag'da hem de MITSUI E&S'de 800'den fazla test gerçekleştirdik. Sürecin her aşamasında güvenlik önceliğimiz oldu ve ilgili otoriteler ile klas kuruluşlarıyla yakın çalıştık. Pilot projelerden elde edeceğimiz deneyimle birlikte nihai tasarımın pazar standardı hâline geleceğine inanıyoruz. Ayrıca motorlar dijital olarak bağlı olacak ve operasyonel performansı optimize edecek."

ME-LGIA motoru, Everlence'in kara tabanlı izleme sistemine güvenli ve kesintisiz veri akışı sağlayan dijital bağlantı özellikleriyle donatıldı. Bu sayede gerçek zamanlı motor ve operasyon verileri kullanılarak performans analizleri yapılabilecek, uzaktan destek sunulabilecek ve gemi işletmecileri daha sürdürülebilir ve verimli operasyonlar gerçekleştirebilecek.

ME-LGIA serisinin ilk satışa sunulan çap seçenekleri G50, S50, S60, G60, G70 ve G80 olacak. Retrofit çözümleri de ilerleyen dönemde kullanıma sunulacak.

Amonyakın geleceğin yakıtı olarak öne çıkmasının nedenleri

Amonyak, derin deniz taşımacılığının karbonsuzlaşması için güçlü bir aday olarak değerlendiriliyor:

- Sıfır CO₂ emisyonu ve düşük sülfür oksit/partikül emisyonlarıyla dikkat çekiyor. Yenilenebilir kaynaklardan üretildiğinde karbon nötr bir yakıt hâline geliyor.
- Yüksek hacimsel enerji yoğunluğu, özellikle hidrojenle karşılaştırıldığında daha kompakt depolamaya olanak sağlıyor; bu da okyanus aşırı büyük gemiler için kritik bir avantaj.
- Orta basınçlarda sıvı hâlde depolanabilmesi, kriyojenik yakıtlara göre daha kolay ikmal süreçleri sunuyor.
- Yüksek termal verimliliği sayesinde operasyonel maliyetleri düşürüyor ve güç çıktısını koruyor.
- Halihazırda küresel ölçekte yaygın bir kimyasal olarak mevcut tedarik zincirlerinden yararlanabiliyor; yeşil amonyak üretimi hızla artarken, mavi amonyak tesisleri de aktif olarak faaliyet gösteriyor.
- Yavaş yanma hızı, iki zamanlı deniz motorlarının düşük piston hızlarıyla uyumlu olduğundan bu motor tipi için oldukça uygun bir yakıt hâline getiriyor.

Texas A&M'den Akıllı Seyir Asistanı: SMART-SEA Geliştirildi

Texas A&M Üniversitesi'nden okyanus mühendisliği araştırmacıları, gemiler ile açık deniz platformları gibi sabit yapılar arasındaki çarpışmaları önlemeye yönelik akıllı bir sistem geliştirdi. Radar görüntüleme verilerini gelişmiş makine öğrenimi teknikleriyle birleştiren ekip, denizcilere gerçek zamanlı manevra önerileri sunan SMART-SEA adlı yeni nesil bir seyir destek sistemi tasarladı.

SUMMARY

Ocean engineering researchers at Texas A&M University have developed an intelligent system designed to prevent collisions between ships and fixed structures such as offshore platforms. By combining radar imaging data with advanced machine learning techniques, the team has created SMART-SEA, a next-generation navigation support system that provides seafarers with real-time maneuvering recommendations.

SMART-SEA, tüm hava koşullarında sabit cisimleri algılayabiliyor ve denizciler veriyi görsel, işitsel veya her iki formatta birden almayı tercih edebiliyor.

Sistemin sahadaki ihtiyaçlara uygun şekilde tasarlanması için araştırmacılar, çoğu eski denizci olan Texas A&M Galveston akademisyenleriyle bir odak grup çalışması yürüttü. Ekip ayrıca sektör uzmanları, ABD Donanması ve ABD Sahil Güvenliği ile iş birliği yaptı. Bu çalışmalar sayesinde "ne zaman yol verileceği" ve "ne kadar dönüş yapılacağı" gibi pratik karar mekanizmaları

ri sistemde daha gerçekçi şekilde modellenilebildi.

Okyanus mühendisliği bölümünde yardımcı doçent olan Dr. Mirjam Fürth, geliştirdikleri teknolojiye ilişkin şu değerlendirmeyi yaptı: "Gerçek zamanlı veriyi denizcilere doğru manevrayı önermek, deniz kazalarını azaltmayı umduğumuz kritik bir adım."

Otonom değil, destekleyici bir sistem

SMART-SEA, gemi manevralarını otonom olarak kontrol etmiyor; bunun yerine en güvenli hareketi öneriyor. Sistem, önerileri bir gösterge paneli üzerinden sunarken, karar ve direksiyon kontrolü tamamen denizciye bırakılıyor.

SMART-SEA'nın öneri üretirken kullandığı temel veri noktaları arasında ham radar görüntüleri ve geminin manevra kabiliyeti bulunuyor. Manevra kabiliyeti; denizcinin deneyim seviyesini, hesaplamalı akışkanlar dinamiği (CFD) modellerini ve geçmiş gemi hareketlerinden öğrenen makine öğrenimi algoritmalarını içeren katmanlı bir model üzerinden değerlendiriliyor.

Radar görüntüleri, çevredeki sabit cisimleri belirleyip sınıflandıran makine öğrenimi araçlarıyla işleniyor. Bu veriler daha sonra geminin manevra özellikleri ve operatörün deneyim seviyesiyle birleştirilerek en güvenli rota ve manevra önerileri oluşturuluyor.

Sahada test edildi

Fürth ve ekibi SMART-SEA sistemini Texas A&M araştırma gemisi Trident üzerinde test etti. İlk bulgular, prototipin deniz kazalarını azaltma potansiyeline sahip olduğunu gösteriyor. Projenin ilk finansmanı, ABD İçişleri Bakanlığı ve ABD Enerji Bakanlığı tarafından Ocean Energy Safety Institute kapsamında sağlandı. Araştırmacılar şimdi sistemi farklı gemilerde test etmek ve geliştirmek için ek finansman arayışında. Fürth'e göre sistemin düşük maliyeti, gelecekte eğlence amaçlı teknelerde de uygulanmasını mümkün kılabilir ve böylece tekne kazalarında önemli bir azalma sağlayabilir. Araştırma ekibinde ayrıca doktora öğrencileri Andrew Deng ve Yijun Sun, Araştırma Görevlisi Dr. Björn Winden ve Yardımcı Doçent Dr. Freddie Witherden yer alıyor.



Mitsubishi Shipbuilding ve Nippon Steel'den LCO₂ Tanklarında Çığır Açan Teknoloji

Mitsubishi Shipbuilding ve Nippon Steel, düşük basınçlı sıvılaştırılmış CO₂ (LCO₂) taşıyıcılarına yönelik geliştirdikleri yeni çelik ve PWHT muafiyeti sağlayan üretim teknolojisiyle dünya çapında bir ilke imza attı. İki şirket, Nippon Steel'in geliştirdiği özel çeliği LCO₂ kargo tanklarında uygulayarak, ECA (Engineering Critical Assessment) temelli PWHT muafiyet teknolojisini geliştirdi ve bu teknoloji için Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) tarafından dünyanın ilk Genel Tasarım Onayını (GDA) almayı başardı.

SUMMARY

Mitsubishi Shipbuilding and Nippon Steel have achieved a global first with the development of a new steel material and a PWHT exemption manufacturing technology for low-pressure liquefied CO₂ (LCO₂) carriers. By applying Nippon Steel's specially developed steel to LCO₂ cargo tanks, the two companies developed an Engineering Critical Assessment (ECA)-based PWHT exemption technology and successfully obtained the world's first General Design Approval (GDA) for this technology from Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK).

Bu önemli gelişme, Mitsubishi Shipbuilding'in sektörler arası iş birliğiyle büyük ölçekli LCO₂ taşıyıcılarını standartlaştırma hedefinin kritik bir parçası olarak öne çıkıyor. İki şirket, büyük LCO₂ tankları için uygun çelik geliştirmek ve ECA tabanlı PWHT'siz üretim sürecini oluşturmak amacıyla birlikte çalışıyor. Böylece hem

ekonomik verimlilik hem de üretim süreçlerinde yüksek verim hedefleniyor.

Normal koşullarda, ekonomik karbon-manganez esaslı yüksek dayanımlı çelik kullanıldığında, IGC Kodu'nun gerektirdiği şekilde tank kaynaklarının PWHT (Post-Weld Heat Treatment) işleminden geçirilmesi zorunlu. Ancak bu tür büyük tankları ısıtma işlemi fırınlarına yerleştirmek son derece güç ve mevcut kapasite son derece sınırlı olduğundan, bu süreç üretimde ciddi bir darboğaz oluşturuyor ve tank boyutlarının büyütülmesini engelliyor.

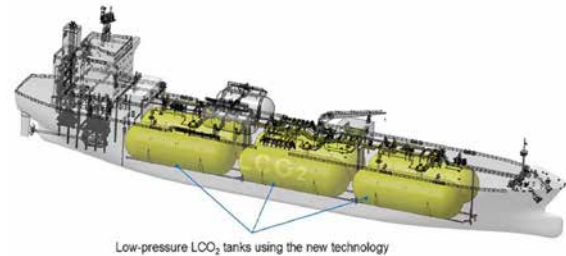
Bu sorunu aşmak için Mitsubishi Shipbuilding, Nippon Steel tarafından geliştirilen çelik plakaların malzeme özelliklerine dayanarak tank kaynaklarını bir ECA değerlendirmesi ile analiz etti. ECA sonuçları, PWHT uygulanmadan üretimin güvenli olduğunu kanıtladı ve bu yaklaşım ClassNK tarafından GDA ile onaylandı. Nippon Steel, bu teknoloji için KF460 standardına uygun yüksek dayanımlı, düşük sıcaklıklarda üstün tokluğa sahip ve ekonomik olarak avantaj sağlayan bir çelik geliştirdi. Bu çelik, büyük düşük basınçlı LCO₂ tanklarının PWHT'siz üretimini mümkün kılıyor ve hem üretim verimliliğine hem de maliyet etkinliğine önemli katkı sunuyor.

Söz konusu GDA'nın alınması, iki şirketin teknik iş birliği sayesinde elde edilen büyük bir atılım niteliğinde. Bu teknoloji, düşük basınçlı LCO₂ taşımacılığında tank güvenliğini artırırken, üretim süreçlerini daha verimli ve ticari açıdan uygulanabilir hale getirerek LCO₂ taşımacılığı maliyetlerinin azaltılmasına katkı sağlayacak. Mitsubishi Shipbuilding ve Nippon Steel, yakalanan bu başarı üzerine inşa ederek, LCO₂ tank üretimi sürecine dahil tedarik zinciri ortaklarıyla iş birliğini sürdürmeye ve geliştirilen çeliğin ve tank teknolojisinin

ticarileştirilmesine yönelik çalışmalara devam edecek.

MHI Group, enerji dönüşümüne yönelik stratejik adımlar atarken, Mitsubishi Shipbuilding de geleneksel gemi inşaatının ötesine geçerek denizcilik mühendisliği alanındaki bilgi birikimini Japonya ve küresel denizcilik sektörünün gelişimi için kullanmayı hedefliyor. Düşük basınçlı LCO₂ tank teknolojisi, şirketin bu vizyonunun somut örneklerinden biri olarak öne çıkıyor. Bu iş birliği, aynı zamanda MHI Group'un dış uzmanlıkları entegre etmek ve CCUS değer zincirinin geliştirilmesini aktif biçimde desteklemek üzere küresel ortaklıklar kurma kararlılığını da güçlendiriyor.

Nippon Steel'in Karbon Nötr 2050 Vizyonu Nippon Steel ise "Nippon Steel Carbon Neutral Vision 2050" kapsamında, hem kendi üretim süreçlerinde CO₂ emisyonlarını düşürmeyi hem de NSCarbolex™ Solution markası altında geliştirdiği ileri teknoloji ürünlerle müşterilerinin karbon azaltım ve rekabetçilik hedeflerine katkıda bulunmayı amaçlıyor. Mitsubishi Shipbuilding ile birlikte geliştirilen bu yeni çelik, NSCarbolex'in Thermo-Mechanical Control Process (TMCP) çelik ailesi içinde yer alıyor ve tüm CCUS değer zincirinin ekonomik performansını güçlendirerek sektörün karbon nötr geleceğine geçişini destekliyor.



KVH, CommBox Edge Core Router'ı Tanıttı

KVH, CommBox Edge Communications Gateway ürün ailesinin en yeni üyesi olan CommBox Edge Core'u piyasaya sundu.

SUMMARY

KVH has introduced the newest member of its CommBox Edge Communications Gateway product line, the CommBox Edge Core.

Geniş özellik seti, yüksek performanslı ağ yönetimi ve çok yönlü gemi içi ağ altyapısıyla CommBox Edge Core; yatlar, küçük ve orta ölçekli ticari gemiler ile kıyı tabanlı ağların ihtiyaçlarını karşılamak üzere tasarlanmış gelişmiş bir gemi içi iletişim ağı oluşturmuyor.

KVH Global Satış ve Destek Kıdemli Başkan Yardımcısı Chad Impey, artan veri ihtiyacına dikkat çekerek şunları söyledi: "Yatlar, ticari gemiler ve kara tabanlı ticari ortamlarda daha fazla veri ve birden fazla ağ kullanımına yönelik talebin arttığını görüyoruz. Bu nedenle iletişimlerde etkili ve uygun maliyetli ağ ve bant genişliği yönetimi kritik önem taşıyor. CommBox Edge 6'nın en popüler özelliklerini 'prosumer'

tarzı yeni bir cihaz olan CommBox Edge Core'a taşımaktan heyecan duyuyoruz. Core, kullanıcıların birden fazla iletişim ağını ihtiyaçlarına göre kullanmasını sağlayan, uygun fiyatlı, güvenli ve kolay kullanımlı bir kaynak sunuyor."

CommBox Edge Core, yüksek performanslı ağ yönetimi ve geniş bağlantı seçenekleriyle çok yönlü bir router ve yönetim aracı olarak öne çıkıyor. Core, CommBox Edge ailesinin en yeni üyesi konumunda. Bu geniş ürün ailesi; çok yörüngeli, çok kanallı modern bağlantı yapılarının yönetimini kolaylaştırmak için sezgisel ağ ve bant genişliği yönetim araçları ile gemi içi edge computing imkânları sunuyor. CommBox Edge ailesi, Starlink, OneWeb, VSAT, 5G gibi çeşitli WAN seçeneklerini KVH ONE küresel ağı üzerinden yönetmek isteyen



kullanıcılar için kapsamlı bir yönetim çözümü sağlıyor.

KVH CommBox Edge Core, artırılmış güvenlik için yerleşik güvenlik duvarı, Kimlik Erişim Yönetimi ve SASE bulut bağlantısı için lisans seçenekleri de sunuyor. Ürün, bağımsız olarak satın alınabildiği gibi, genişletilmiş router işlevselliği sunan KVH'nin özel Starlink/CommBox Edge Core Performance Kit paketinin bir parçası olarak da temin edilebiliyor.



Başlıca özellikleri şunlar:

- Starlink, VSAT, OneWeb, 5G/LTE gibi geniş alan ağlarının (WAN) sorunsuz entegrasyonu, yönetimi ve geçişi
- Wi-Fi 6 ve birden fazla SSID destekleyen Erişim Noktası Denetleyicisi
- Harici ağlara yüksek kazançlı Wi-Fi köprü bağlantısı ve gemi içinde mesh ağ oluşturma yeteneği
- Birden fazla VLAN desteği ve güvenli Captive Portal üzerinden internet erişimi
- IP ve kullanıcı bazlı veri kullanımı takibi ve uyarılar
- Sıfır dokunuşla kurulum ve yapılandırma
- Ücretsiz temel özellik setiyle kutudan çıktığı gibi çalışma, ayrıca gelişmiş bulut tabanlı araçlara erişim için kolay lisans yükseltmeleri
- Kullanıcı dostu mobil uygulama üzerinden basit kontrol



Fireboy, Batarya Soğutma ve Yangın Kontrolü İçin Düşük Basıncılı Yeni Su Sisleme Sistemini Sektörle Buluşturdu

Denizcilik sektöründe yangın algılama ve söndürme teknolojilerinin öncülerinden Fireboy, batarya odaları ve makine dairelerinde soğutma ve risk kontrolü için özel olarak geliştirilen düşük basınçlı su sisi çözümü BACC Mist Sistemi (Battery Area Cooling and Containment) piyasaya sundu.

SUMMARY

Fireboy, a leading name in marine fire detection and suppression technologies, has launched the BACC Mist System (Battery Area Cooling and Containment), a low-pressure water mist solution specifically designed for cooling and risk mitigation in battery rooms and machinery spaces.

Fireboy BACC Mist sistemi, kritik gemi bölümlerinde ısı birikimi ve yangın tehlikesinin yönetilmesine yönelik kompakt, ölçeklenebilir ve yüksek verimli bir çözüm sağlıyor. 16 barın altında çalışan düşük basınçlı sistemi, küçük bir pompa ile etkili su sisi uygulaması sunarak özellikle küçük ölçekli gemiler, batarya enerji depolama alanları ve yardımcı makine daireleri için ideal bir yapı sunuyor.

IMO MSC.Circ 1165 makine dairesi su sisi sistem standartları temel alınarak geliştirilen BACC Mist, tamamen ön mühendisliği yapılmış, tak-çalıştır (plug-and-play) bir çözüm olarak gemi sistemlerine kolayca entegre olabiliyor. Basit ve güvenilir bir çalışma prensibi için HMI/PLC tabanlı kontrol, yedekli pompa operasyonu ve tatlı/

su-deniz suyu uyumluluğu ile donatılmış durumda.

Sistemin öne çıkan özellikleri:

- **Düşük basınç (<16 bar):** Küçük pompa ile yüksek verimli çalışma
- **Ölçeklenebilir yapı:** Farklı gemi boyutları ve yerleşimlerine göre konfigüre edilebilir
- **240V / 415V güç seçenekleri**
- **HMI/PLC kontrol arayüzü:** Kolay kullanım ve sistem izleme
- **Onaylı, deniz tipi bileşenler:** Dayanıklılık ve standartlara uyum
- **Tatlı su veya deniz suyu ile uyumlu çalışma**

Bu yeni sistem, özellikle batarya alanlarında güvenlik standartlarının hızla yükseldiği bir dönemde, gemi operatörlerine daha etkin yangın kontrolü ve ısı yönetimi sunmayı hedefliyor.



Azimut|Benetti, WATCHIT Eye ile Yapay Zekâ Destekli Çarpışma Önleme Çağını Başlatıyor

Azimut|Benetti Grubu'nun AR-GE departmanı ile deniz teknolojileri alanında yenilikçi şirket WATCHIT, yachting sektöründe bir ilk olan, yüzen cisimlerden teknelere ve su altı tehlikelerine kadar her türlü engeli tespit edebilen yapay zekâ tabanlı çarpışma önleme sistemi WATCHIT Eye'ı geliştirdi.

SUMMARY

Azimut|Benetti Group's R&D department and marine-tech innovator WATCHIT have developed WATCHIT Eye, the first AI-based collision-prevention system in the yachting industry, capable of detecting all types of obstacles—from floating objects to vessels and underwater hazards.

WATCHIT'in ilk nesil sisteminin bir evrimi olarak doğan ve grubun AR-GE bölümünün bir sezgisinden ilham alan "Eye" versiyonu, gerçek ve yönetilebilir riskleri belirlemek ve önceliklendirmek için bir yapay zekâ motoru kullanıyor. Sistem, çoklu yerleşik sensörlerden gelen verileri, özel olarak geliştirilen 4D Görüntüleme Radarı ile birleştirerek kaptanı yalnızca tespit edilen engeller gerçek bir çarpışma riski oluşturduğunda uyarıyor.

WATCHIT Eye yalnızca bir inovasyon göstergisi değil; ortak teknolojik tercihler, testler, doğrulama süreçleri ve gerçek kullanım senaryolarıyla şekillenen bir yolculuk. Sistem, Grubun yeni modellerine halihazırda entegre edilmiş durumda ve filonun tamamında kurulum için kullanıla-

bilir. Bu yenilikçi teknolojiye sahip ilk yat, dünya lansmanını 2025 Cannes Yachting Festival'de yapan Azimut Fly 82 oldu. Ardından Seadeck 7 Hybrid ile birlikte Ceno-va Uluslararası Boat Show'da sergilendi. Seadeck 7 Hybrid, Tersane ve Grup Ar-Ge Departmanı tarafından geliştirilen en ileri yenilikleri temsil ediyor.

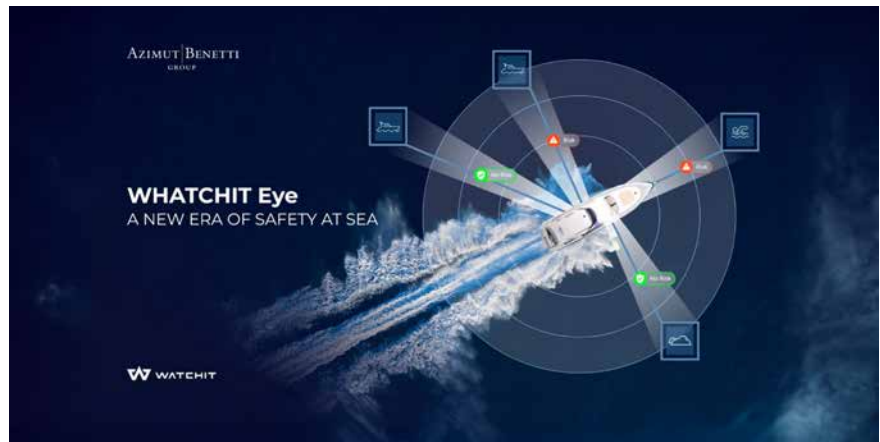
Eğlence amaçlı denizcilik sektörü için özel olarak tasarlanan WATCHIT Eye, çarpışma ve karaya oturma gibi en kritik sorunlara çözüm getiriyor. Sistem, bir engelle arasındaki mesafeden çok uyarı zamanlamasına odaklanarak risk yönetiminde bir paradigma değişimi yaratıyor ve kaptana doğru zamanda, yeterli tepki süresi sağlayacak şekilde uyarı veriyor. Bu yaklaşım, kaptanın tekneler, tender'lar, botlar, küçük kayıklar, şamandıralar, yüzen cisimler ve hatta karaya oturma riski gibi tehlikelere karşı hızlı ve doğru karar almasını sağlayarak güvenliği önemli ölçüde artırıyor.

WATCHIT sisteminin ilk neslinin ardından Azimut|Benetti Grubu ile birlikte geliştirilen "Eye" versiyonu, yapay zekâ motorunu

kullanarak gerçek ve yönetilebilir riskleri filtreliyor; çok sayıda yerleşik sensörden gelen verileri özel üretim 4D Görüntüleme Radarı ile birleştiriyor ve yalnızca çarpışma riski içeren engellerde uyarı veriyor.

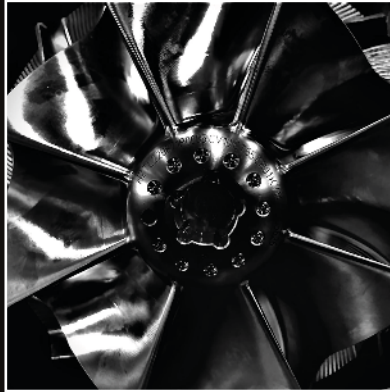
Sistemin temelindeki yapay zekâ motoru çok katmanlı çalışıyor. İlk olarak, deneyimli bir kaptanın karar verme sürecini taklit edecek şekilde tasarlanmış ve gerçek zamanlı risk değerlendirmesi yapan bir yardımcı pilot gibi davranıyor. Bununla birlikte, bulut üzerinden sürekli veri toplayıp anlık analiz yapabiliyor; liman manevraları, açık deniz seyri veya kalabalık sularda navigasyon gibi farklı seyir modlarını tanıyor ve duruma göre risk uyarı seviyesini uyarlıyor. Bu bilgi entegrasyonu sayesinde sistem, her yönden gelebilecek tehditleri tespit edebiliyor ve zamanında uyarılar üreterek yüksek konsantrasyon ve hızlı karar alma imkânı sağlayarak seyri kolaylaştırıyor.

Ayrıca, yüksek frekanslı 4D Görüntüleme Radarı, ortalama deniz radarı ve kameralara kıyasla çok daha üstün bir kısa menzil



FUAR TAKVİMİ







Beşiktaş Marine



It Is Easy To Work With Us