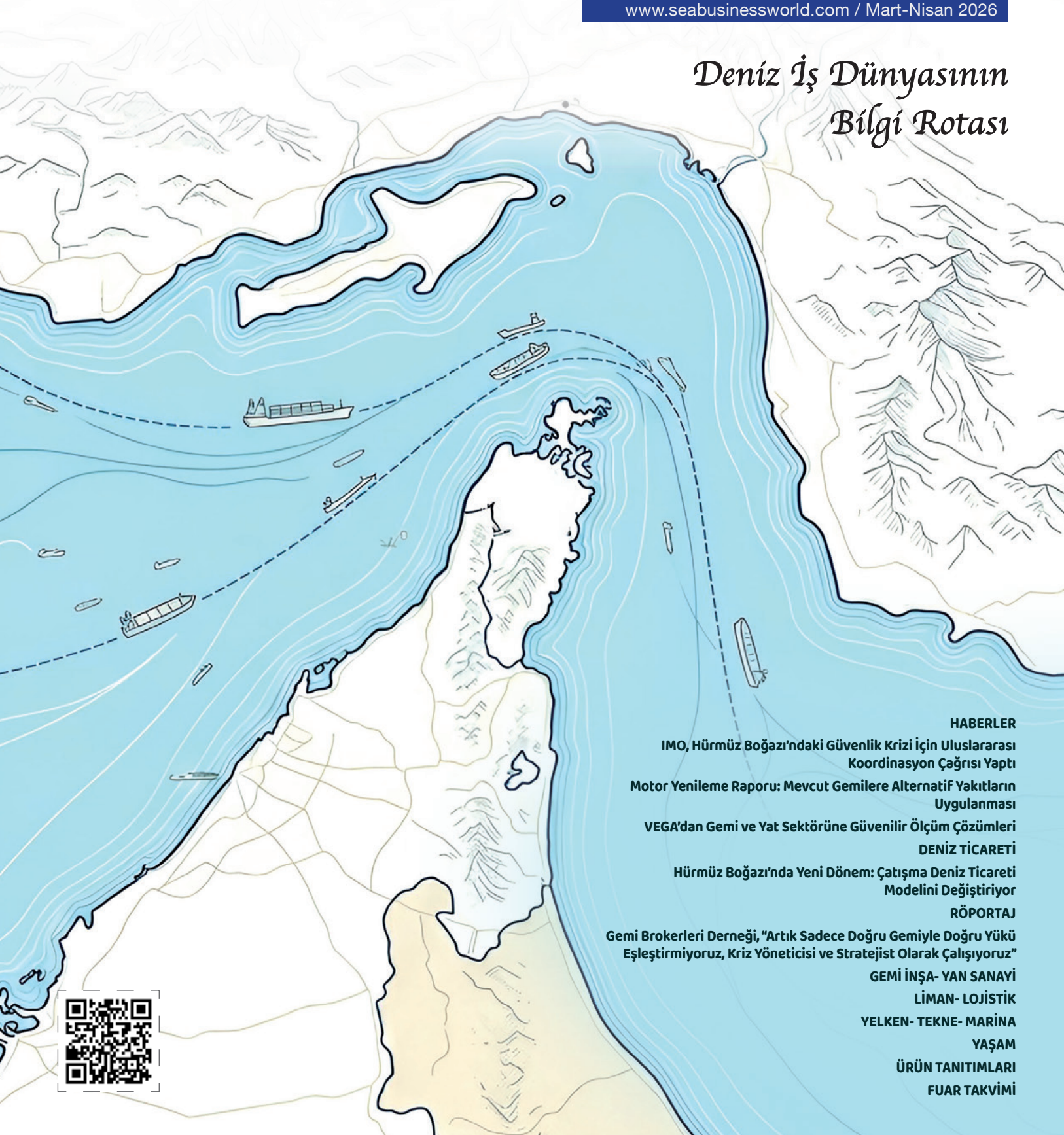


## Deniz İş Dünyasının Bilgi Rotası



### HABERLER

IMO, Hürmüz Boğazı'ndaki Güvenlik Krizi için Uluslararası Koordinasyon Çağrısı Yaptı

Motor Yenileme Raporu: Mevcut Gemilere Alternatif Yakıtların Uygulanması

VEGA'dan Gemi ve Yat Sektörüne Güvenilir Ölçüm Çözümleri

### DENİZ TİCARETİ

Hürmüz Boğazı'nda Yeni Dönem: Çatışma Deniz Ticareti Modelini Değiştiriyor

### RÖPORTAJ

Gemi Brokerleri Derneği, "Artık Sadece Doğru Gemiyle Doğru Yükü Eşleştirmiyoruz, Kriz Yöneticisi ve Stratejist Olarak Çalışıyoruz"

### GEMİ İNŞA- YAN SANAYİ

### LİMAN- LOJİSTİK

### YELKEN- TEKNE- MARİNA

### YAŞAM

### ÜRÜN TANITIMLARI

### FUAR TAKVİMİ



# Yönümüz Gelecek

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



**TURKP&I**

**Türk P ve I Sigorta A.Ş.**

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

Ümraniye/İstanbul

T. 0850 420 8136 F. 0216 545 0301



# Zorlu koşullar mı? Güvenilir ölçüm teknolojisi sunuyoruz.



Denizdeki zorlu koşullar, dayanıklı seviye ve basınç cihazlarımız için sorun değil. Korozyona, titreşime ve ani ölçüm değişikliklerine dayanıklı olarak üretilen cihazlarımız, tüm büyük uluslararası gemi onaylarını karşılar ve dünya çapında okyanuslarda güvenli, istikrarlı performans ile verimli operasyon süreçlerinin gerçekleşmesini sağlar.

**VEGA ile her şey mümkün.**

### 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**  
Mart - Nisan 2026  
Sayı: 5

**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, yazarlardaki görüşler sahiplerine aittir.

Bu dergi Basın İlan Kurumu SÜRELİ YAYINLAR listesinde yer almaktadır



### REKLAM İNDEKSİ

BEŞİKTAŞ MARİNE	ARKA KAPAK
CARETTA ERP	ARKA KAPAK İÇİ
KARİYER MEDYA YAYINCILIK	79
LAYHER	27
QSM GLOBAL	13
PERCON	39
TURBOTÜRK	7
TURK P&I	ÖN KAPAK İÇİ
VEGA TÜRKİYE	1



### HABERLER

- 04 IMO, Hürmüz Boğazı'ndaki Güvenlik Krizi İçin Uluslararası Koordinasyon Çağrısı Yaptı
- 06 BIMCO Yeni Laytime Ağı'nı Başlattı
- 09 GİSBİR Liderliğinde Tarihi Adım: "Gemi İnşa Endüstrileri Kümelenmesi" Projesi Nedir?
- 10 Motor Yenileme Raporu: Mevcut Gemilere Alternatif Yakıtların Uygulanması
- 16 VEGA'dan Gemi ve Yat Sektörüne Güvenilir Ölçüm Çözümleri

### DENİZ TİCARETİ

- 31 Küresel Gemi Sipariş Defteri 17 Yılın Zirvesinde
- 32 Hürmüz Boğazı'nda Yeni Dönem: Çatışma Deniz Ticareti Modelini Değiştiriyor
- 34 Gemiler Riskli Bölgelerden Çekiliyor, Yön Türkiye'ye Dönüyor
- 37 Tezman Holding A.Ş.'den Denizcilik Sektöründe Yeni Yapılanma: Selmarin Turizm ve Ticaret A.Ş.

### RÖPORTAJ

- 40 Gemi Brokerleri Derneği"Artık Sadece Doğru Gemiyle Doğru Yüğü Eşleştirmiyoruz, Kriz Yöneticisi ve Stratejist Olarak Çalışıyoruz"

### GEMİ İNŞA- YAN SANAYİ

- 44 Gemi İnşa Sektöründe Verimlilik ve Güvenliğin Anahtarı: Layher İskele Sistemleri
- 48 Geleceğe Uyumlu Gemi Tasarımında Yeni Yaklaşımlar

### LİMAN- LOJİSTİK

- 58 OYAK Denizcilik'ten Bir İlk: Yapay Zeka Destekli Akıllı Vinçler, İsdemir Limanı'nda
- 59 Global Ports Holding, Avrupa'nın En Büyük Kruvaziyer Terminalini Hizmete Aldı
- 61 Sanmar Tersaneleri, 14. Tamamen Elektrikli ElectRA Römorkörünün Deniz Denemelerini Tamamlayarak Önemli Bir Kilometre Taşına Ulaştı

### YELKEN- TEKNE- MARİNA

- 62 Sirena 60, ABD'li Denizcilerle İlk Kez Buluştu

### YAŞAM

- 66 Rahmi M. Koç Müzesi Denizcilik Koleksiyonuna İki Dünya Mirası Eklendi

### ÜRÜN TANITIMLARI

- 70 Data Hidrolik'ten Entegre Sistem Yaklaşımı: Türkiye'de Tasarlanıyor, 30'dan Fazla Ülkenin Denizlerinde Çalışıyor
- 76 Nippon Paint Marine, Yeni Biyositsiz Gövde Kaplamasını Tanıttı

### 80 FUAR TAKVİMİ

# Editörden



**Eda GEDİKOĞLU**

eda@seabusinessworld.com

## Denizcilik sektörü yeni denge arayışında...

Denizcilik sektörü genelde istikrarıyla bilinir ve gemiler planlı rotalarında ilerlerken ticaret akışları büyük ölçüde öngörülebilir. Ama bazı dönemler vardır ki, bu düzen bir anda değişir. İçinden geçtiğimiz süreç tam olarak böyle bir kırılma anına işaret ediyor. Bu sayımızda yer verdiğimiz haberlerin çoğunda ortak bir nokta dikkat çekiyor: Denizcilik, yeni bir denge arayışında...

Bu değişimin en çarpıcı görüldüğü yer ise hiç şüphesiz Hürmüz Boğazı. Dünya ticaretinin en kritik geçiş noktalarından biri olan bu bölgede yaşanan güvenlik gerilimi, sadece haritadaki bir sorun değil. Tüm taşımacılık hatlarını, sigorta maliyetlerini ve gemi rotalarını doğrudan etkileyen bir tabloyla karşı karşıyayız. IMO'nun yaptığı çağrılar, ülkelerin güvenlik önlemlerini artırması ve bazı gemilerin bu bölgeden uzak durmaya başlaması aslında yeni bir dönemin başladığını gösteriyor. Bu süreç aynı zamanda yeni ticaret yollarını ve alternatif merkezleri de gündeme getiriyor.

Türkiye'nin bu tabloda giderek daha stratejik bir alternatif olarak öne çıkması ise dikkat çekici bir gelişme.

Öte yandan sektör sadece krizlerle uğraşmıyor, yeniliklerle birlikte kendini geliştirmeye devam ediyor. Alternatif yakıtlar, yeni enerji sistemleri, metanol ve hidrojen gibi çözümler artık konuşulmaktan ziyade yavaş yavaş gemilere ve altyapılara girmeye başlıyor. Lloyd's Register gibi kurumların çalışmaları da bu dönüşümün ne kadar ciddi olduğunu gösteriyor.

Dijitalleşme tarafında da benzer bir hız söz konusu. IMO'nun FAL Komitesi'nin attığı adımlar, otonom gemi teknolojilerinin ClassNK gibi klas kuruluşlarından onay alması ve yapay zekâ destekli sistemlerin liman operasyonlarına entegre edilmesi, sektörün artık "akıllı denizcilik" evresine geçtiğini kanıtlıyor. Bugün konuştuğumuz şey sadece daha verimli gemiler değil; aynı zamanda karar alabilen, riskleri öngörebilen ve operasyonları optimize eden sistemler.

Küresel ticaret rotalarının yeniden şekillendiği, jeopolitik risklerin arttığı ve karbon regülasyonlarının sektörün merkezine yerleştiği bir dönemde gemi brokerliği mesleği de köklü bir dönüşümden geçiyor. Artık yalnızca yük ile gemiyi buluşturan bir aracı rolünün ötesine geçen brokerler; kriz yönetimi, veri analizi ve sözleşme stratejisi gibi çok katmanlı bir sorumluluk üstleniyor. Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Onur Türkeş ile navlun piyasalarındaki dalgalanmaları, karbon odaklı kontratların yükselişini, alternatif yakıtlı gemilerin yarattığı yeni segmenti ve Türk brokerlerin küresel rekabetteki konumunu konuştuk.

Gemi inşa ve yan sanayi tarafında ise yoğun sipariş defteri ve yeni iş modelleri dikkat çekiyor. 17 yılın zirvesine ulaşan küresel sipariş hacmi, bir yandan talebin gücünü gösterirken diğer yandan üretim tarafında inovasyonu zorunlu kılıyor. HD Hyundai'nin "yarım gemi" modeli gibi alternatif üretim yaklaşımları, bu baskıya verilen yaratıcı cevaplardan yalnızca biri.

Tüm bu haberler ve röportaj birlikte düşünüldüğünde ortaya çıkan resim şu: Denizcilik artık daha hızlı değişen, daha fazla risk taşıyan ama aynı zamanda daha fazla fırsat barındıran bir alan. Eski alışkanlıklarla ilerlemek giderek zorlaşıyor. Bu yeni dönemde farkı yaratacak şey ise değişimi erken görmek ve doğru okumak olacak. Sea Business World olarak biz de bu değişimi sadece aktarmaya değil, anlamaya ve anlatmaya çalışıyoruz. Çünkü bugün olan her gelişme, yarının denizcilik dünyasını şekillendiriyor.

Denizcilik her zamanki gibi değişmeye ve dönüşmeye devam ediyor. Biz de bu değişimi sizlerle birlikte takip etmeyi sürdüreceğiz.

Bir sonraki sayımızda yeniden buluşmak dileğiyle...

Keyifli okumalar dileriz...

*E. Gedikoğlu*

# IMO, Hürmüz Boğazi'ndeki Güvenlik Krizi İçin Uluslararası Koordinasyon Çağrısı Yaptı

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Basra Körfezi'nde mahsur kalan yaklaşık 20 bin denizcinin tahliyesinin sağlanması ve acil insani yardımın ulaştırılabilmesi için insani koridorların oluşturulmasına yönelik diplomatik çabaların desteklenmesi çağrısında bulundu.

## SUMMARY

International Maritime Organization (IMO) Secretary-General Arsenio Dominguez has called for support for diplomatic efforts to establish humanitarian corridors to ensure the evacuation of approximately 20,000 seafarers stranded in the Persian Gulf and to enable the delivery of urgent humanitarian assistance.

Birleşik Krallık Dışişleri, Milletler Topluluğu ve Kalkınma Ofisi (FCDO) ev sahipliğinde, 40'tan fazla ülkenin dışişleri bakanlarının katılımıyla düzenlenen çevrim içi toplantıda konuşan Dominguez, Hürmüz Boğazi'ndeki gelişmeleri değerlendirerek tüm taraflara seyrüsefer hak ve özgürlüklerine saygı gösterme çağrısı yaptı. Denizcilerin güvenliği ve refahının en öncelikli konu olduğunun altını çizdi.

Dominguez, krizin çözümünde yalnızca askeri yaklaşımların yeterli olmayacağını belirterek gerilimin düşürülmesi ve operasyonel denizcilik çözümlerine odaklanması gerektiğini vurguladı. Toplantı sonrasında yaptığı açıklamada, "Parçalı tepkiler artık bu krizi çözmek için yeterli değil. Acilen ihtiyaç duyulan; diplomatik



angajman, pratik ve tarafsız çözümler ile uluslararası düzeyde koordineli eylemdir” ifadelerini kullandı.

IMO'nun, kıyı devletleriyle iş birliği, güvenlik garantileri ve operasyonel koordinasyon temelinde bir deniz tahliye çerçevesi üzerinde çalıştığını belirten Dominguez, bu girişimin amacının mahsur kalan ge-



milerin serbest bırakılması, mürettebat değişimlerinin güvenli şekilde yapılması ve olası bir çevre felaketinin önlenmesi olduğunu ifade etti.

### IMO'nun Yürüttüğü Çalışmalar

28 Şubat 2026'da başlayan çatışmalardan bu yana IMO, ticari gemilere yönelik 21 saldırıyı doğruladı. Bu saldırılarda 10 denizci hayatını kaybederken, çok sayıda denizci de ağır yaralandı. Basra Körfezi'nde bulunan yaklaşık 20 bin sivil denizci ise azalan erzak, yorgunluk ve ciddi psikolojik baskı altında görevlerini sürdürmek zorunda kalıyor. 18-19 Mart 2026 tarihlerinde gerçekleştirilen IMO Konseyi'nin olağanüstü oturumunun ardından örgüt tarafından bir dizi kritik adım atıldı:

### Denizciler için güvenli geçiş

IMO Genel Sekreteri ve ilgili ülkelerin temsilcileri, Basra Körfezi'nde mahsur kalan denizcilerin tahliyesine yönelik güvenli geçiş mekanizmasının oluşturulması için görüşmelerini sürdürüyor.

### Kıyı devletlerinin desteği

IMO, bölgedeki ülkelerle temaslarını artırarak gemilere yönelik tedarik hatlarının güvene altına alınması ve denizcilere insani yardım ulaştırılmasının kolaylaştırılması için çalışmalar yürütüyor. Bu kapsamda iletişim noktalarına ilişkin bilgiler IMO'nun özel internet sayfasında paylaşıyor.

### Veri toplama ve doğrulama

IMO'nun internet sitesinde, gemi saldırılarına ilişkin doğrulanmış verilerin yer aldığı, sektör kuruluşlarının rehberleri ile uluslararası paydaşların bilgilendirmelerini içeren bir bilgi platformu oluşturuldu. Platformda ayrıca mahsur kalan denizcilere yönelik iletişim bilgileri ve küresel ekonomik etkilere dair kaynaklar da yer alıyor.

### Sektörel koordinasyonun desteklenmesi

IMO; BIMCO, ICS, ITF, INTERTANKO ve WSC başta olmak üzere sektör kuruluşlarıyla yakın iletişim içinde çalışarak bilgi paylaşımı ve gerekli durumlarda koordinasyon sağlıyor.

### BM Hürmüz Boğazı Görev Gücü

IMO ayrıca, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri tarafından Hürmüz Boğazı'ndaki insani ihtiyaçlara yönelik teknik mekanizmalar geliştirmek amacıyla kurulan yeni görev gücünde yer alıyor.

BM Proje Hizmetleri Ofisi (UNOPS) İcra Direktörü ve Genel Sekreter Yardımcısı Jorge Moreira da Silva liderliğinde faaliyet gösteren görev gücünde; BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD), Uluslararası Ticaret Odası (ICC) ve diğer ilgili kuruluşların temsilcileri de IMO ile birlikte görev alıyor.

# BIMCO Yeni Laytime Ağı'nı Başlattı

BIMCO, kuru yük veya tanker sektörlerinde laytime/demuraj analizi temel sorumluluk alanı olan gemi sahibi üyeler için oluşturulan yeni Laytime Network'ün başarılı bir şekilde hayata geçirildiğini duyurdu.

## SUMMARY

**BIMCO announced the successful launch of its new Laytime Network, created for owner members whose core responsibility is laytime/demurrage analysis in the dry bulk or tanker sectors.**

Ağ, kısa süre önce ilk çevrimiçi oturumunu gerçekleştirdi ve bu oturumda farklı üyeler, günlük uygulamada karşılaşılan ortak sorunlar üzerine açık ve yapıcı bir tartışma için bir araya geldi.

Oturumda, BIMCO'nun sözleşmesel destek hizmetlerine ilişkin bir bilgilendirme sunumu yapıldı. Ardından gerçekleştirilen açık oturumda katılımcılar, mevcut layti-



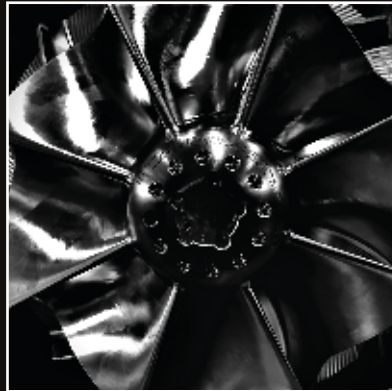
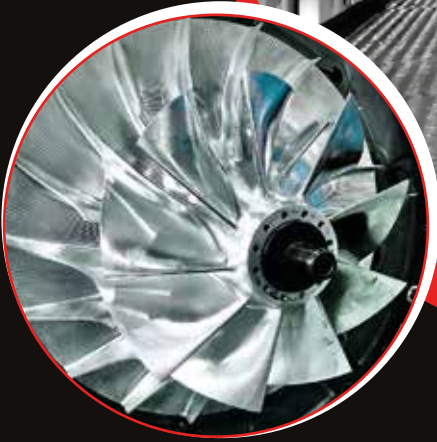
me uygulamaları, operasyonel zorluklar ve sektörde ortaya çıkan yeni eğilimlere ilişkin gözlemlerini paylaştı. Görüşmeler, güçlü bir katılımı ortaya koyarken, bu uzmanlık alanı için özel bir platform oluşturulmasının değerini de pekiştirdi.

Laytime Network, uzmanlar arası öğrenmeyi desteklemek, uzmanlar arasında diyalogu teşvik etmek ve üyelerin piyasadaki gelişen uygulamalardan haberdar olmasını sağlamak amacıyla tasarlandı.

BIMCO, üyelerden gelen geri bildirimlere göre bu platformu geliştirmeye devam edecek ve gelecekte yeni oturumlar düzenlemeyi planlıyor.

Bu veya diğer BIMCO ağlarına katılmak isteyen üyeler, sunulan topluluk seçeneklerini incelemeye davet edilmektedir. Her bir ağ, dünya genelindeki meslektaşlarla bağlantı kurma, bilgi paylaşma ve daha güçlü, daha iş birliğine dayalı bir sektöre katkıda bulunma fırsatı sunmaktadır.





# IMO FAL Komitesi'nden Küresel Denizcilik Dijitalleşmesi İçin Yeni Adımlar

**Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Kolaylaştırma Komitesi (FAL), denizcilik dijitalleşmesi için küresel bir stratejinin yanı sıra denizcilik tek pencere sistemleri için siber güvenlik önlemlerini onayladı.**

## SUMMARY

**The Facilitation Committee (FAL) of the International Maritime Organization (IMO) has approved a global strategy for maritime digitalization, as well as cybersecurity measures for maritime single window systems.**

### IMO Denizcilik Dijitalleşme Stratejisi

Komite, 23-27 Mart tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirdiği 50. oturumunda, küresel denizcilik operasyonlarını dönüştürmeyi amaçlayan IMO Denizcilik Dijitalleşme Stratejisi'ni onayladı. Strateji, kuruluşlar ve yetki alanları genelinde birlikte çalışabilirlik, sistem standardizasyonu, veri paylaşımı ve etkili veri yönetimine vurgu yapıyor.

Strateji, denizcilik dijitalleşmesini, örgütün Stratejik Planına entegre edilecek ve tüm IMO organları ve süreçlerinde uygulanacak, genel bir IMO politikası olarak belirlemektedir. Bu, denizcilik idareleri, gemi inşa sanayisi ve denizcilerle etkileşimi de içermektedir.

Amaç, denizci kimlik belgelerinin, yolcu kimliklerinin ve gemi sertifikalarının paylaşımını, doğrulanmasını ve yenilenmesini kolaylaştırarak verimliliği artırmak ve idari yükleri azaltmaktır. Strateji ayrıca, veri kullanımını seyir güvenliğini artırmak ve gemilerin çevresel performansını güçlendirmek için kullanmakta, kesintilere,

siber tehditlere ve çevresel zorluklara karşı dayanıklı, insan merkezli sistemleri teşvik etmektedir.

FAL Komitesi onayının ardından, Strateji, 2027'de yapılacak IMO Genel Kurulu'nun 35. oturumunda kabul edilmek üzere sunulmadan önce, daha fazla inceleme için IMO'nun Hukuk, Deniz Çevresi ve Deniz Güvenliği Komiteleriyle paylaşılacaktır.

### Denizcilik Tek Pencere Sistemleri İçin Siber Güvenlik

Dijitalleşme arttıkça, operasyonel, güvenlik veya emniyet sorunlarına yol açabilecek siber tehditler de artmaktadır. Bu sorunu ele almak için, FAL Komitesi, 1965 Uluslararası Denizcilik Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi'nin (FAL Sözleşmesi) Ekine değişiklikler onayladı. Bu değişiklikler, Sözleşmeye Taraf Hükümetlerin, ulusal mevzuata uygun olarak, denizcilik tek pencere sistemlerini korumak için zorunlu siber güvenlik önlemleri uygulamalarını gerektirmektedir.

Denizcilik Tek Pencere Sistemleri (MSW'ler), gemiler ve devlet kurumları arasında bilgi alışverişini kolaylaştırmak

amacıyla denizcilik otoriteleri tarafından kurulan tek noktadan dijital platformlardır. Değişiklikler, limanlara varış, kalış ve ayrılış prosedürlerini kolaylaştırmak için kilit öneme sahip olan bu sistemleri siber risklerden korumayı amaçlamaktadır.

Değişiklikler, 2027'deki bir sonraki Komite oturumunda (FAL 51) onaylanmak üzere sunulacak ve 1 Ocak 2029'da yürürlüğe girmesi bekleniyor.

### Deniz Taşımacılığında API ve BRI'nin Tanıtımı

FAL Komitesi, FAL Sözleşmesi Ekinde, Sözleşmeye Taraf Hükümetlerin denizcilik sektöründe İleri Yolcu ve Mürettebat Bilgileri (API) ve Rezervasyon Bilgileri (BRI) uygulamalarını hayata geçirmelerine olanak sağlayacak değişiklikleri onayladı. Bu önlemler, mürettebat ve yolcu bilgilerinin yönetimini güçlendirme, sınır kontrol süreçlerini ve operasyonel verimliliği artırma konusunda önemli bir ilerlemeyi temsil etmektedir.

Değişiklikler, 2027 yılında FAL 51'de onaylanmak üzere sunulacak ve 1 Ocak 2029'da yürürlüğe girmesi bekleniyor.



# GİSBİR Liderliğinde Tarihi Adım: “Gemi İnşa Endüstrileri Kümelenmesi” Projesi Nedir?



GİSBİR'in proje yürütücüsü olduğu “Gemi İnşa Endüstrileri Kümelenmesi Projesi”nin açılış toplantısı 13 Mart 2026 tarihinde çevrim içi olarak gerçekleştirildi. T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yürütülen Kümelenme Destek Programı 4. Çağrısı kapsamında destek almaya hak kazanan proje, Türkiye tersanelerinin rekabet gücünü artırmayı hedefliyor.

## SUMMARY

The kickoff meeting of the “Shipbuilding Industry Clustering Project,” led by GİSBİR, was held online on March 13, 2026. Supported under the 4th Call of the Clustering Support Program conducted by the Republic of Türkiye Ministry of Industry and Technology, the project aims to enhance the competitiveness of Turkish shipyards.

Bakanlık tarafından desteklenecek sınırlı sayıda projeler arasında yer alan Gemi İnşa Endüstrileri Kümelenmesi, sektörün özellikle sürdürülebilirlik, dijitalleşme

ve yeşil dönüşüm alanlarında gelişimini destekleyecek önemli faaliyetleri kapsıyor. Proje süresince teknik çalışmalar yürütülecek, sektöre yönelik analizler

yapılacak ve çeşitli eğitim programları düzenlenecek.

Proje; İstanbul Gedik Üniversitesi ve Piri Reis Üniversitesi olmak üzere iki üniversite, TEGEV – Teknolojik Eğitimi Geliştirme Vakfı, TTO İstanbul Proje Geliştirme ve Yatırım A.Ş., Türk Loydu ve 22 tersane ve yan sanayi firması ile birlikte toplam 28 paydaşın katılımıyla yürütülecek.

GİSBİR koordinasyonunda yürütülecek bu proje ile Türk tersanelerinin sürdürülebilirlik, dijitalleşme ve yeşil dönüşüm alanlarında daha güçlü bir yapıya kavuşması ve uluslararası rekabet gücünün artırılması hedefleniyor.

# Motor Yenileme Raporu: Mevcut Gemilere Alternatif Yakıtların Uygulanması

Denizcilik sektörü, daha yeşil ve sürdürülebilir bir geleceğe doğru ilerlerken, mevcut gemi filosundan kaynaklanan karbon emisyonlarını azaltma konusunda kritik bir eşikle karşı karşıya bulunuyor. Bu dönüşümün önemli yollarından biri, mevcut gemi motorlarının daha düşük karbonlu alternatif yakıtlara uyumlu hale getirilmesi. Lloyd's Register tarafından yayımlanan Motor Yenileme Raporu, bu hedef doğrultusunda motor modernizasyonuna yönelik talep, kapasite ve benimsenme oranlarını kapsamlı şekilde ortaya koyuyor.

## SUMMARY

The maritime industry is moving toward a greener and more sustainable future, while facing a critical challenge in reducing carbon emissions from the existing fleet. One of the key pathways in this transition is adapting current ship engines to operate on lower-carbon alternative fuels. The Engine Retrofit Report published by Lloyd's Register provides a comprehensive overview of demand, capacity, and adoption rates related to engine modernization in line with this objective.

Motor modernizasyonu kararı; sıfır ya da sıfıra yakın emisyonlu yakıtların doğrudan kullanımı, motor dışı güç teknolojileri veya yeni nesil düşük emisyonlu gemi inşası gibi alternatiflerle birlikte değerlendirilmek durumunda. Öte yandan, düşük karbonlu yakıt üretiminin ölçeklenmesi ve düzenleyici çerçevenin

netleşmesi sürecinde belirsizlikler devam ediyor.

Mevcut filonun karbondan arındırılması, sektörün sera gazı emisyonlarını azaltma hedefi açısından hayati önem taşıyor. Bu alanda yeterli ilerleme sağlanamaması halinde, 2050 yılına kadar 20.000'e yakın ticari geminin hâlâ fosil yakıtlara bağımlı kalabileceği ve bunun da net sıfır hedefini riske atabileceği öngörülüyor. Retrofit Araştırma Programı kapsamında yayımlanan bu güncel rapor; teknoloji olgunluğu, uyumluluk çerçeveleri, sistem entegrasyonu ve yatırım gerekçeleri açısından kapsamlı bir perspektif sunuyor. Metanol, amonyak ve LNG gibi alternatif yakıtlar üzerinden yapılan analizler, sektörün dönüşüme ne ölçüde hazır olduğunu ortaya koyuyor.

2025 yılı, alternatif yakıtlı motor modernizasyon pazarının gelişimi açısından iki önemli başlıkla öne çıkıyor. Bunlardan ilki, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Net Sıfır Çerçevesi'ne (NZF) ilişkin oylamanın ertelenmesi. Bu durum, gemi işletmecilerini sıfır veya sıfıra yakın emisyonlu yakıtlara yönlendirecek küresel mekanizmanın zamanlamasına dair belirsizlik yaratıyor.

Ancak şu gerçek değişmiyor: Geleneksel yakıtlarla çalışan yeni gemiler inşa edilmeye devam ettikçe, IMO'nun 2050 net sıfır hedefi doğrultusunda bu gemilerin ilerleyen dönemde alternatif yakıtlarla donatılması gerekecek.

İkinci önemli gelişme ise, düzenleyici belirsizliklere rağmen teknoloji sağlayıcıla-





rının karbonsuzlaşma çözümlerini somut projelerle ortaya koymaya devam etmesi. Dünyanın önde gelen motor üreticilerinden Everllence (eski adıyla MAN Energy Solutions), COSCO Shipping Libra konteyner gemisinde iki zamanlı bir motorun metanol yakıtına dönüştürülmesinin ardından başarılı deniz denemelerini duyurdu.

Bu gelişme, motor yenileme pazarında teknik fizibiliteden ölçeklenebilirliğe geçiş açısından önemli bir dönüm noktası olarak değerlendiriliyor. Nitekim sektör

oyuncuları, artan talep beklentisi doğrultusunda kapasite ve yetkinliklerini genişletmeye devam ediyor.

2025 yılı boyunca yeni dönüşüm projeleri sınırlı kalsa da Everllence, Wärtsilä ve WinGD gibi üreticiler metanol ve LNG odaklı yeni modernizasyon çözümlerini piyasaya sundu. Bunun yanı sıra etanol bazlı pilot projeler ve motor geliştirmeleri de dikkat çekti. Düşük maliyetli bir alternatif olarak öne çıkan etanol, özellikle mevcut metanol motorları için görece dü-

şük modifikasyon gereksinimiyle önemli bir potansiyel taşıyor.

Her ne kadar 2025 yılı geniş çaplı bir dönüşüm dalgası yaratmamış olsa da, sektörün gelecekteki modernizasyon pazarına yönelik altyapı hazırlıklarını hızlandırdığı bir dönem oldu. Bununla birlikte, gemi sahiplerinin büyük ölçekli yatırımlara yönelmesi için düzenleyici otoritelerden daha net sinyaller bekleniyor.

### **Düzenleyici Belirsizlik ve Pazar Dinamikleri**

IMO'nun NZF oylamasındaki gecikme, küresel ölçekte emisyon fiyatlandırması ve temiz yakıt teşviklerinin ne zaman devreye gireceğine dair soru işaretlerini artırdı. Küresel bir çerçevenin oluşmaması halinde, bölgesel düzenlemelerin parçalı bir yapı oluşturması ve farklı yaptırımların devreye girmesi bekleniyor.

Bu belirsizlik ortamı, yüksek maliyetli ve uzun vadeli motor dönüşüm yatırımlarını doğrudan etkiliyor. Gemi sahipleri, düzenleyici getirinin net olmadığı durumlarda bu tür yatırımları ertelemeyi tercih edebiliyor. Öte yandan bu durum, tersaneler ve ekipman üreticileri için hazırlık süresi anlamına da geliyor. Ancak talebin gecikmeli olarak yoğunlaşması, ilerleyen dönemde kapasite sıkışması, maliyet artışı ve uygulama risklerini beraberinde getirebilir.

### **Yenileme Faaliyetleri ve Teknolojik Gelişmeler**

2025 yılı, az sayıda ancak yüksek etkili dönüşüm projeleriyle öne çıktı. COSCO Shipping Libra'da gerçekleştirilen metanol dönüşümü, büyük ölçekli uygulamalar için referans niteliği taşıyor. Stena Line'ın metanol dönüşüm projeleri de sektördeki öncü girişimler arasında yer alıyor. Bunun yanında "köprü" olarak adlandırılan ara iyileştirmeler de dikkat çekti. Motor yükseltmeleri, tahrik optimizasyonu ve kontrol sistemi geliştirmeleri gibi uygulamalar, hem emisyonları azaltıyor hem de gelecekteki yakıt dönüşümlerine zemin hazırlıyor.

## LNG ve Etanolün Yükselişi

LNG, mevcut altyapısı ve geçiş yakıtı rolü sayesinde önemini koruyor. 2030 yılına kadar LNG talebinin en az iki katına çıkması beklenirken, bu durum yakıt tedarik zincirinin daha da güçleneceğine işaret ediyor.

Öte yandan 2025 yılı, etanolün denizcilik yakıtı olarak öne çıktığı bir dönem oldu. Hem operatör denemeleri hem de motor üreticilerinin açıklamaları, etanolün uygulanabilirliğini ortaya koydu. Metanol ile yüksek uyumluluğu sayesinde etanol, özellikle karışım yakıt stratejilerinde önemli bir rol oynayabilir.

## Genel Değerlendirme

2024 ve 2025 yıllarında gözlemlenen gelişmeler, sektörün talebin önünde kapasite oluşturmaya başladığını gösteriyor. Düzenleyici belirsizlikler dönüşüm hızını yavaşlatsa da, teknolojik olgunluk ve çözüm çeşitliliği artıyor.

2026 yılı açısından belirleyici unsur, IMO'nun küresel yakıt standartlarına ilişkin alacağı kararlar olacak. Güçlü bir teşvik mekanizmasının devreye girmesi halinde, hem yakıt üretimi hem de motor dönüşümleri hız kazanabilir.



Uzun vadede ise mevcut filonun önemli bir bölümünün modernizasyondan geçmesi kaçınılmaz görünüyor. Bu süreçte düzenleyici çerçevenin netliği, sektörün 2050 net sıfır hedeflerine ulaşmasında belirleyici rol oynayacak.

Sonuç olarak, gemilerin sonradan dönüştürülmesinin yüksek maliyetler doğurduğu göz önüne alındığında, en etkin yaklaşımın, yakıt stratejilerinin gemi inşa aşamasında belirlenmesi olduğu açıkça görülüyor.



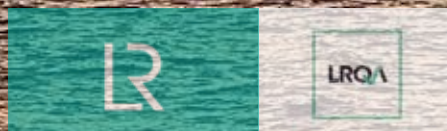


Qualified Seafarer Management

[WWW.QSMGLOBAL.NET](http://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

# YATED Boya Atölyesi Hizmete Açıldı



**Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED), sektörel eğitim iş birlikleri kapsamında önemli bir projeyi daha hayata geçirdi. Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nde inşa edilen "YATED Boya Atölyesi" düzenlenen törenle açıldı.**

## SUMMARY

**The Yacht and Boat Industry Association (YATED) has implemented another significant project as part of its sectoral education collaborations. The "YATED Paint Workshop," built at Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Maritime Vocational and Technical Anatolian High School, was officially inaugurated at a ceremony.**

Tekne üretim sürecinin kritik aşamalarından biri olan yüzey hazırlama ve boya uygulamalarına yönelik eğitim altyapısını güçlendirmeyi amaçlayan atölye, öğren-

cilerin mesleki becerilerini geliştirmesine katkı sunmayı hedefliyor. Açılış törenine Pendik Kaymakamı Mehmet Yıldız, Pendik İlçe Milli Eğitim Müdürü Ertan Saygın,

YATED Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu ve yönetim kurulu üyeleri, YATED Dernek Müdürü Kadir Karakaya ile sektör temsilcileri katıldı.

Törende gerçekleştirilen konuşmaların ardından günün anısına plaket takdimi yapıldı. Kurdele kesiminin ardından katılımcılar, atölyeyi gezerek incelemelerde bulundu.

YATED Boya Atölyesi'nin, dernek üyelerinin katkılarıyla hayata geçirildiği belirtilirken, projenin mesleki eğitime önemli bir destek sağlaması bekleniyor.

# Polisan Holding, 2025 Yılı Finansal Sonuçlarını Açıkladı

**Polisan Holding, 2025 yılında 6,4 milyar TL konsolide gelir ve 1,1 milyon TL Faiz, Amortisman ve Vergi Öncesi Kâr (FAVÖK) elde etti.**

## SUMMARY

**Polisan Holding recorded consolidated revenues of TRY 6.4 billion and earnings before interest, depreciation, and taxes (EBITDA) of TRY 1.1 million in 2025.**

Şirket, küresel ve yerel ekonomik koşullardaki zorluklara rağmen operasyonel verimliliğini ve bilanço disiplinini korumaya odaklanırken, 2025 yılında stratejik öncelikleri doğrultusunda önemli yeniden yapılanma adımlarını hayata geçirmiştir. Bu kapsamda boya grubu iştiraklerinin kısmi bölünme yoluyla ayrıştırılması tamamlanmış; operasyonel performansı uzun süredir baskı altında olan Polisan Hellas'ta faaliyetler durdurularak pay satış süreci başlatılmış ve söz konusu süreç Ocak 2026 itibarıyla tamamlanmıştır.

Portföy yapısında gerçekleştirilen düzenlemelerin orta vadede finansal performansın daha sağlıklı bir zemine oturmasına katkı sağlaması hedeflenmektedir.

2025 yılı finansal sonuçları üzerinde; Polisan Hellas kredilerinin Holding'e taşınmasına bağlı kur farkı giderleri, yatırım amaçlı gayrimenkullerde kaydedilen değer düşüklüğü ve VUK kapsamında enflasyon muhasebesinin yılın son çeyreğinde sona ermesine bağlı olarak kaydedilen ertelenmiş vergi giderleri etkili olmuştur. Bunun yanında özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlardan kaydedilen zarar



■ Polisan Holding İcra Sorumlusu  
Yönetim Kurulu Üyesi Esra Yazıcı

net dönem sonucu üzerinde ilave baskı oluşturmuştur. Enflasyon ile döviz kuru arasındaki makasın açılması ve hem yurt içi hem Avrupa pazarlarında talep daralması operasyonel kârlılığı etkileyen unsurlar arasında yer almıştır.

Söz konusu etkilerin önemli bir bölümü, yıl içerisinde gerçekleştirilen portföy yeniden yapılanması ve muhasebesel düzenlemelerden kaynaklanmaktadır.

## Polisan Hellas'a İlişkin Gelişmeler

Polisan Holding, Haziran 2025'te faaliyetleri durdurulan Polisan Hellas S.A.'nin paylarının satış sürecini Ocak 2026 itibarıyla tamamlamıştır. Bu kapsamda Polisan Hellas'taki payların tamamı Polar Tek-

noloji Yatırım A.Ş. aracılığıyla nihai alıcılar olan Ilvief S.A. ve Sunrise Hellas M.I.K.E.'ye devredilmiş olup, işlemler birlikte Polisan Holding'in söz konusu şirketteki pay sahipliği sona ermiştir.

Polisan Hellas, Avrupa PET pazarında son yıllarda yaşanan talep daralması, yüksek enerji maliyetleri ve artan rekabet nedeniyle uzun süredir zayıf bir faaliyet performansı sergilemiştir. Şirketin geçmiş yıllarda oluşan zararları ve yüksek borçluluk seviyesi dikkate alınarak, finansal borçların yönetilmesi ve teknik iflas riskinin ortadan kaldırılması amacıyla 2025 yılı içerisinde Polisan Holding tarafından önemli tutarda sermaye artışı gerçekleştirilmiş ve söz konusu kaynak finansal borçların kapatılmasında kullanılmıştır. Bu çerçevede satış bedeli, geçmiş yatırım tutarlarından bağımsız olarak şirketin satış tarihindeki faaliyet durumu, finansal yapısı ve gelecekte yaratması beklenen ekonomik değer dikkate alınarak belirlenmiştir.

## “Stratejik Önceliklerimize Odaklandık”

Polisan Holding İcra Sorumlusu Yönetim Kurulu Üyesi Esra Yazıcı yaptığı değerlendirmede şunları söyledi: “2025 yılı, küresel ve yerel ölçekte zorlu makroekonomik koşulların etkisini sürdürdüğü bir dönem oldu. Bu süreçte Polisan Holding olarak operasyonel verimliliğimizi korumaya, mali disiplinimizi güçlendirmeye ve stratejik önceliklerimiz doğrultusunda portföyümüzü daha odaklı bir yapıya dönüştürmeye yönelik önemli adımlar attık. Yıl içinde gerçekleştirdiğimiz yeniden yapılanma kararlarının, önümüzdeki dönemde daha sade ve güçlü bir bilanço yapısı ile sürdürülebilir büyüme için sağlam bir zemin oluşturacağına inanıyoruz.”

# VEGA'dan Gemi ve Yat Sektörüne Güvenilir Ölçüm Çözümleri

Gemi ve yat inşa sektöründe güvenilir ölçüm teknolojilerine duyulan ihtiyaç artarken, VEGA'nın sunduğu çözümler hem operasyonel güvenliği hem de ölçüm hassasiyetini destekleyen uygulamaları öne çıkarıyor. VEGA Türkiye Marin Endüstri Müdürlüğü Özgür Durdu, markanın sektöre yönelik geliştirdiği sistemler ve sağladığı avantajlara ilişkin değerlendirmelerde bulundu.

## SUMMARY

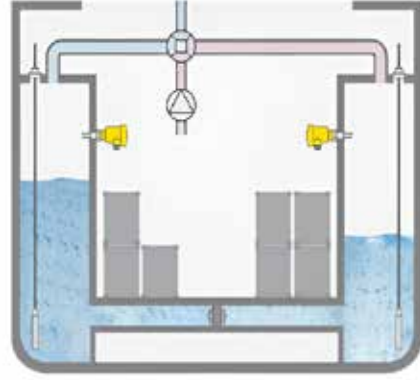
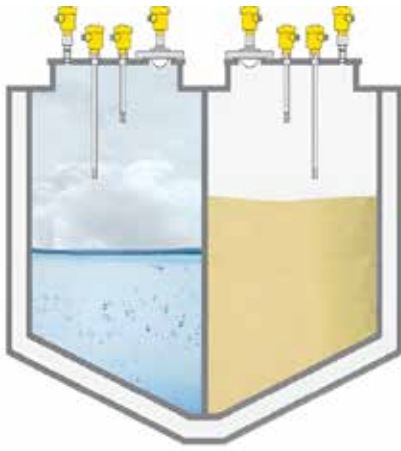
As the need for reliable measurement technologies in the shipbuilding and yacht construction sectors continues to grow, VEGA's solutions stand out with applications that support both operational safety and measurement accuracy. Özgür Durdu, Marine Industry Manager at VEGA Türkiye, shared his insights on the systems developed by the brand and the advantages they offer to the sector.

Durdu, VEGA'nın birçok endüstride olduğu gibi gemi ve yat inşa alanında da dayanıklı ve güvenilir ölçüm cihazlarıyla sıklıkla tercih edilen bir marka haline geldiğini belirtti. Yat ve gemilerde tank seviye ölçümü yapılan noktalarda, yüzde 95-98 taşma alarmlarında ve hat ile borular üzerindeki basınç ölçüm noktalarında VEGA cihazlarıyla uzun ömürlü ve güvenilir ölçümler elde edilebildiğini ifade etti.

Gemi uygulamalarına ilişkin detay veren Durdu, yakıt, pis su, temiz su ve atık tanklarının yanı sıra trim ve list ölçümlerinde hassasiyetin kritik önem taşıdığını vurguladı. Gemi seyir halindeyken yapılan ölçümler



■ VEGA Türkiye  
Marin Endüstrisi  
Müdürü Özgür Durdu



çümlerin güvenilir olmasının gerekliliğine dikkat çeken Durdu, farklı ölçüm malzemeleri, zorlu deniz koşulları ve minimum müdahale ihtiyacının bu süreçte belirleyici olduğunu dile getirdi.

VEGA'nın sunduğu çözümlerin kullanıcıya önemli kolaylıklar sağladığını belirten Durdu, tek tip cihazlarla farklı ölçüm noktalarına çözüm sunulabildiğini, standart cihazların birçok tankta kullanılabilmesinin ise operasyonel açıdan avantaj yarattığını söyledi. Bu yaklaşımın hem kurulum hem de kullanım süreçlerinde kolaylık sağladığını, doğru ve güvenilir ölçümlerin hata payını azalttığını ifade etti.

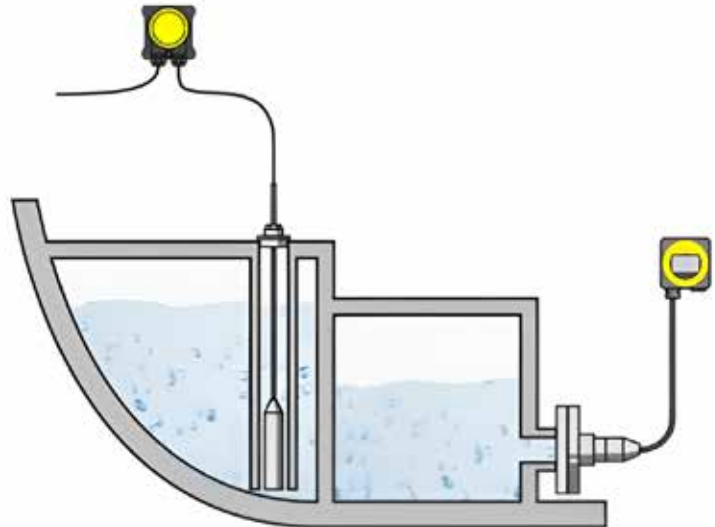
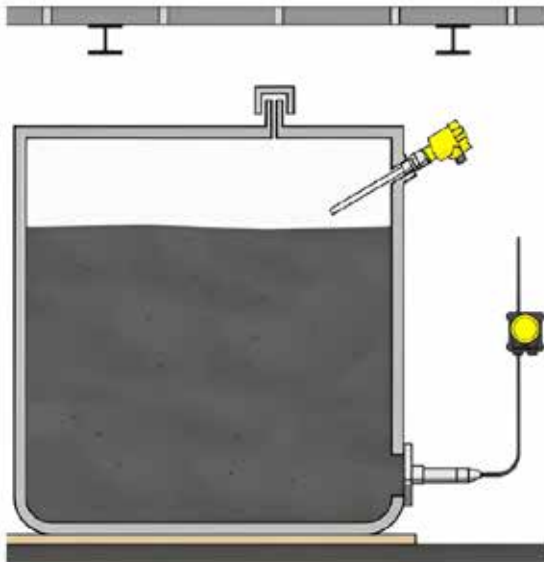
Üstten daldırma tip olarak tanımlanan VEGAWELL 52 modeline de değinen Durdu, cihazın tank sounding uygulamalarında tüm tanklarda kullanılabilirdiğini belirtti. Seramik diyafram ve duplex transmitter yapısı sayesinde tuzlu su gibi aşındırıcı ortamlarda yüksek dayanıklılık sunduğunu vurguladı. Hat basınç ölçümlerinin gemilerde pompa ve motor kontrolleri açısından kritik rol oynadığını ifade eden Durdu, VEGA cihazlarının sistemde kullanılan diğer ekipmanların da sorunsuz çalışmasına katkı sağladığını söyledi.

Kargo taşımacılığına yönelik çözümler hakkında da bilgi veren Durdu, kargo

tanklarında taşınan farklı ürünlerin güvenilir şekilde ölçülmesinin önemine dikkat çekti. Malzeme çeşitliliği ve patlama koruması gereksinimlerinin bulunduğu ortamlarda, ürün yapısından bağımsız doğru ölçüm alınabildiğini belirten Durdu, VEGAPULS 6X temassız radar cihazlarının bu noktada etkili çözümler sunduğunu ifade etti.

Yat sektöründe de tüm seviye ve basınç ölçüm noktalarında VEGA cihazlarının kullanılabilirdiğini belirten Durdu, tank seviyelerinin izlenmesi ve limit kontrollerinde doğru ölçüm, düşük bakım ihtiyacı ve uzun ömürlü kullanım avantajı sağlandığını dile getirdi.

Durdu ayrıca, VEGA'nın gemi ve yat sektörüne yönelik tüm marin onay sertifikalarına sahip olduğunu ve bu sertifikasyonun tüm cihazlar için sağlandığını aktardı. VEGA Türkiye'nin 10 yılı aşkın süredir doğrudan hizmet verdiğini belirten Durdu, servis, süpervizörlük, satış ve satış sonrası süreçlerde hem Türkiye'de hem de dünyanın 80'den fazla ülkesinde destek sunduklarını ifade etti. Son olarak Durdu, VEGA ve VEGA Türkiye ekibi olarak yeni inşa projelerinde çözüm ortağı olmaktan memnuniyet duyacaklarını sözlerine ekledi.



# Yat Yangınları: Yalıkavak Marina Vakası Üzerinden Teknik Analiz

**21 Mart 2026 tarihinde Bodrum Yalıkavak Marina'da meydana gelen ve birden fazla yatın yanarak batmasıyla sonuçlanan yangın, denizcilik sektöründe yangın güvenliği yönetiminin sistemsel eksikliklerini açık bir şekilde ortaya koydu. Efectis Era Avrasya, hazırladığı teknik makale ile Bodrum Yalıkavak Marina'da meydana gelen yangın üzerinden yatlarda yangın güvenliğinin neden bütüncül bir sistem yaklaşımıyla ele alınması gerektiğini ortaya koydu.**

## SUMMARY

**The fire that broke out on March 21, 2026, at Bodrum Yalıkavak Marina, resulting in multiple yachts burning and sinking, clearly exposed systemic shortcomings in fire safety management within the maritime sector. Through its technical article, Efectis Era Avrasya highlights—based on this incident—why fire safety on yachts must be addressed through a holistic, system-based approach.**

Yat yangınları, sınırlı hacimlerde meydana gelmeleri, yüksek yanıcı yük içermeleri ve müdahale süresinin son derece kısıtlı olması nedeniyle yüksek riskli olaylar arasında yer almaktadır. Marina ortamlarında ise bu risk, teknelerin birbirine yakın konumlandırılması ve ortak altyapı kullanımı nedeniyle daha da artmaktadır.

Efectis Era Avrasya'nın hazırladığı makaleye göre; Rekreatif teknelerde meydana gelen yangınlara ilişkin en güvenilir veri setlerinden biri olan ABD Sahil Güvenliği (US Coast Guard) istatistikleri, bu tür olayların temel nedenlerini açık şekilde ortaya

koymaktadır. USCG verilerine göre tekne yangınları ağırlıklı olarak elektrik sistem arızaları, makine ve tahrik sistemi problemleri ile yakıt sistemine bağlı nedenlerden kaynaklanmaktadır (USCG, 2022). Bu durum mühendislik bakış açısıyla değerlendirildiğinde, yangının oluşumu için gerekli olan tutuşturma kaynağı, yanıcı madde ve ısı birikiminin bu sistemler içerisinde bir araya geldiği anlaşılmaktadır.

Makine dairesi, yat yangınlarının en kritik başlangıç noktası olarak öne çıkmaktadır. Bu alanlarda yüksek sıcaklık, yakıt buharı ve elektrik ekipmanlarının aynı ortamda bulunması, yangının hem başlama hem de hızla yayılma riskini artırmaktadır. Uluslararası standartlar bu riski açık şekilde tanımlamakta ve zorunlu önlemler getirmektedir. ISO 9094 standardına göre makine içeren hacimlerin sabit bir yangın söndürme sistemi ile korunması gerekmektedir (ISO 9094, Madde 5.5). Bu gereklilik, söz konusu alanlarda yangının manuel müdahale ile kontrol altına alınmasının çoğu zaman mümkün olmasından kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte saha uygulamalarında bu sistemlerin aktif olmadığı, bakımının yapılmadığı veya doğru şekilde tasarlanmadığı sıklıkla gözlemlenmektedir. Bu durum,

sistemin var olmasına rağmen işlevsel olmaması nedeniyle ciddi bir güvenlik açığı oluşturmaktadır.

## Elektrik Sistemleri, Yat Yangınlarının En Önemli Risk Kaynaklarından Biridir

Elektrik sistemleri, yat yangınlarının en önemli ve çoğu zaman görünmeyen risk kaynaklarından biridir. ABD Sahil Güvenliği tarafından yayımlanan teknik dokümanlarda, uygunsuz kablolama, aşırı yüklenme, bakım eksikliği ve izolasyon problemlerinin yangınların başlıca nedenleri arasında yer aldığı belirtilmektedir (USCG, 2021). Marina ortamında ise bu riskler, karadan besleme (shore power) sistemleri, yük dengesizlikleri ve sonradan yapılan kontrolsüz modifikasyonlar nedeniyle daha da artmaktadır. Özellikle teknelerde zaman içinde yapılan ilavelerin mevcut elektrik projelerine işlenmemesi, sistemin tasarım sınırlarının aşılmasına ve dolayısıyla yangın riskinin yükselmesine neden olmaktadır.

Yangın güvenliğinde en kritik unsur, yangının erken aşamada tespit edilmesidir. Isı, duman ve gaz sensörleri ile donatılmış sistemler, yangının başlangıç aşamasında müdahale edilmesine olanak tanımakta-





dır. Bununla birlikte uygulamada bu sistemlerin ya hiç bulunmadığı ya da entegre bir şekilde çalışmadığı görülmektedir. Modern yangın güvenliği yaklaşımında algılama sistemlerinin yalnızca lokal alarm üretmesi yeterli görülmemekte, aynı zamanda uzaktan izleme sistemleri ile entegre olarak kullanıcıya anlık bildirim sağlaması ve otomatik müdahale mekanizmalarını tetiklemesi beklenmektedir. Bu entegrasyon sağlanmadığında, yangın fark edildiğinde müdahale için genellikle çok geç kalınmış olmaktadır.

Yatlarda kullanılan yangın söndürme sistemleri arasında kuru kimyevi tozlu tüpler, otomatik tetiklemeli sistemler ve gazlı söndürme sistemleri yer almaktadır. Temiz gazlı söndürme sistemlerin etkinliği, doğru hacim hesaplarının yapılmasına ve korunan alanın sızdırmaz olmasına bağlıdır. Bu koşullar sağlanmadığında sistemin varlığı teorik olarak yeterli olsa da pratikte etkisiz hale gelmektedir. Bu durum, yangın güvenliğinde tasarım ile uygulama arasındaki farkın kritik önemini ortaya koymaktadır.

Marinalarda yangın güvenliği yalnızca teknelerle sınırlı olmayıp, aynı zamanda marina altyapısının etkinliğine de bağlıdır. ICOMIA tarafından yayımlanan marina güvenlik rehberlerinde yangınla mücadele sistemlerinin erişilebilir olması ve düzenli olarak bakımının yapılması gerektiği vurgulanmaktadır. Benzer şekilde PIANC rehberleri, yangın sistemlerinin operasyonel olarak hazır durumda olmasının ma-

rina güvenliği açısından kritik olduğunu belirtmektedir. Buna rağmen uygulamada birçok marinateda yangın sistemlerinin yalnızca mevzuat gereği kurulduğu, ancak çalışırklarının düzenli olarak test edilmediği ve personelin yeterli eğitim almadığı gözlemlenmektedir. Bu durum, mevzuata uyum ile gerçek operasyonel yeterlilik arasındaki farkı açıkça ortaya koymaktadır.

Marina ortamlarında teknelerin birbirine yakın konumlandırılması, yangının hızlı şekilde yayılmasına neden olan en önemli faktörlerden biridir. PIANC rehberlerinde de belirtildiği üzere, bu yakınlık yangının bir tekneden diğerine sıçrama riskini önemli ölçüde artırmaktadır. Bu durum, yangınların zincirleme şekilde büyümesine ve kısa sürede büyük çaplı hasarlara yol açmasına neden olmaktadır. Bu nedenle yangına ilk müdahale süresi kritik olup, olayın ilk birkaç dakikası yangının kontrol altına alınmasında belirleyici rol oynamaktadır.

Standartlara uyumun tek başına yeterli olmadığını, aynı zamanda sistemlerin gerçek çalışma koşullarında etkinliğinin de sağlanması gerektiğini göstermektedir. Başka bir ifadeyle, regülasyonlar minimum gereklilikleri tanımlamakta, ancak performansın garanti edilmesi uygulama ve denetim süreçlerine bağlı kalmaktadır.

Yalıkavak Marina'da meydana gelen yangın, yat yangınlarının yalnızca teknik bir arıza sonucu değil, çok katmanlı sistemsel eksikliklerin birleşimi sonucu ortaya

çıktığını göstermektedir. Elektrik sistemleri, makine dairesi, algılama ve söndürme sistemleri ile marina altyapısı arasındaki etkileşim dikkate alındığında, yangın güvenliğinin ancak bütüncül bir sistem yaklaşımı ile sağlanabileceği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda yangın güvenliği, tekil ekipmanların varlığı ile değil, bu ekipmanların doğru tasarlandığı, düzenli olarak test edildiği, etkin şekilde çalıştığı ve eğitilmiş personel tarafından yönetildiği bir sistem bütünlüğü ile mümkün olmaktadır. Yalıkavak vakası, bu bütünlüğün sağlanamadığı durumlarda en gelişmiş altyapıların dahi yetersiz kalabileceğini açık bir şekilde göstermektedir.

Özetle; yangın güvenliğinde etkin sonuçlar elde edilebilmesi için doğru proje, uygun malzeme seçimi, doğru uygulama, düzenli denetim ve etkin işletme süreçlerinin bir bütün olarak ele alınması gerekiyor.

Yangın güvenliği alanında faaliyet gösteren Efectis Era Avrasya, yaklaşık 40 yıllık uluslararası deneyimden beslenen yapısı ve NFPA sertifikalı uzman kadrosuyla mühendislik ve danışmanlık hizmetleri sunuyor. Efectis Holding ise Fransa, Hollanda, Türkiye ve Birleşik Krallık'taki akredite laboratuvarlarıyla Avrupa'nın köklü yangın test, belgelendirme ve mühendislik kuruluşları arasında yer alıyor.

2011 yılında Era Laboratuvarları ile Efectis Holding ortaklığıyla kurulan Efectis Era Avrasya, Türkiye'nin ilk yangın test laboratuvarı olmasının yanı sıra AB Yapı Malzemeleri Yönetmeliği kapsamında Onaylanmış Kuruluş olarak faaliyet gösteriyor ve yangın mühendisliği alanında çalışmalar yürütüyor.

Şirket; farklı yapı tiplerine yönelik olarak yerel yönetmelikler ve uluslararası standartlar doğrultusunda test, mimari ve elektro-mekanik proje geliştirme, yangın algılama ve söndürme sistemlerinin değerlendirilmesi, kaçış senaryoları, yangın riski analizi ve uygunluk kontrolleri gibi başlıklarda hizmet veriyor.

# Hapag-Lloyd 2025 Yıllık Raporunu Yayınladı

**Hapag-Lloyd, 2025 yılına ilişkin finansal sonuçlarını açıkladı ve hisse başına 3,00 euro temettü dağıtmayı teklif etti. Şirket, artan taşıma hacimlerine rağmen, düşen navlun fiyatları ve yükselen operasyonel maliyetler nedeniyle bir önceki yıla kıyasla daha düşük ancak beklentilere paralel bir kârlılık elde etti.**

## SUMMARY

**Hapag-Lloyd has announced its financial results for 2025 and proposed a dividend of EUR 3.00 per share. Despite increased transport volumes, the company reported lower profitability compared to the previous year, in line with expectations, mainly due to declining freight rates and rising operational costs.**

Hapag-Lloyd'dan yapılan açıklamaya göre, 2025 yılında Grup FAVÖK'ü (EBITDA) 3,6 milyar dolar (3,2 milyar euro), FVÖK'ü (EBIT) 1,1 milyar dolar (1,0 milyar euro) ve net kârı 1,0 milyar dolar (0,9 milyar euro) olarak gerçekleşti. Sonuçlar, öngörülen aralığın üst bandında yer alsa da özellikle düşük navlun oranları ve artan maliyetler nedeniyle geçen yılın gerisinde kaldı.

Hapag-Lloyd CEO'su Rolf Habben Jansen, 2025 yılını "sağlam sonuçlarla tamamlanan iyi bir yıl" olarak nitelendirerek, "Taşıma hacimlerimizi artırdık ve pazarın üzerinde bir performans sergiledik. Gemini ağıımız yüzde 90 sefer güvenilirliği sağladı, müşteri memnuniyeti ise rekor seviyeye ulaştı. Filomuzun verimliliğini artırmak ve operasyonlarımızı karbonsuzlaştırmak için önemli yatırımlar yaptık. Ayrıca büyüyen terminal portföyümüz, hat taşımacılığı işimize giderek daha fazla katkı sağladı." dedi.

Hat taşımacılığı (Liner Shipping) segmentinde gelirler 2025'te 20,6 milyar dolara (18,3 milyar euro) yükseldi. Ancak FAVÖK 3,5 milyar dolara (3,1 milyar euro), FVÖK ise 1,0 milyar dolara (0,9 milyar euro) geriledi. Taşınan yük miktarı yüzde 8 artarak 13,5 milyon TEU'ya ulaşırken, ortalama navlun fiyatı artan kapasite ve ticaret dengesizliklerinin etkisiyle yüzde 8 düşüşle 1.376 dolar/TEU seviyesine indi. Yeni tarife politikalarının yol açtığı operasyonel aksaklıklar, Kızıldeniz'de süren güvenlik gerilimleri, Gemini ağına ilişkin başlangıç maliyetleri ve liman tıkanıklıkları da kârlılık üzerinde baskı oluşturdu. Buna karşın, Gemini kaynaklı maliyet tasarrufları 2025'in ikinci yarısında devreye girmeye başlarken, bu etkinin 2026'da tam olarak hissedileceği belirtildi.

Terminal ve Altyapı segmentinde ise gelirler yeni terminal yatırımları ve artan sinerjiler sayesinde 514 milyon dolara (455 milyon euro) yükseldi. Bu segmentte FAVÖK 152 milyon dolar (134 milyon euro) ile geçen yıl seviyesinde kalırken, FVÖK operasyonel zorluklar ve büyüme maliyetleri nedeniyle 66 milyon dolara (58 milyon euro) geriledi.

Elde edilen finansal sonuçlar doğrultusunda şirket yönetimi, 2025 yılı için Genel Kurul'a hisse başına 3,00 euro temettü dağıtımını teklif edecek. Bu da toplamda yaklaşık 0,5 milyar euroluk bir ödeme anlamına geliyor.

2026 yılına ilişkin beklentilerde ise belirsizlik öne çıkıyor. Hapag-Lloyd, Grup FAVÖK'ünün 1,1 ila 3,1 milyar dolar (0,9 – 2,6 milyar euro), FVÖK'ünün ise -1,5 ila 0,5 milyar dolar (-1,3 – 0,4 milyar euro) aralığında gerçekleşmesini öngörüyor. Bu tahminler, özellikle navlun piyasasındaki dalgalanma ve Orta Doğu'daki jeopolitik gelişmeler nedeniyle önemli riskler barındırıyor.

Jansen, 2026'nın başında olumsuz hava koşullarının performansı etkilediğini, Orta Doğu'daki çatışmaların ise ağ operasyonlarında ciddi aksamalara ve maliyet artışlarına yol açtığını belirterek, "Bu koşullar altında 2026'da kârlılığın 2025'in altında kalmasını bekliyoruz. Gemini ağından elde edeceğimiz sinerjileri artırarak ve maliyet tasarrufu programlarımızı hızlandırarak bu baskıyı dengelemeyi hedefliyoruz. Müşterilerimizin tedarik zincirlerini korumak için tüm imkânlarımızı kullanacağız. Aynı zamanda Hanseatic Global Terminals markası altında terminal portföyümüzü genişletmeyi ve ZIM ile planlanan birleşmeyi başarıyla tamamlamayı sürdüreceğiz" ifadelerini kullandı.



# Otonom Denizcilikte Yeni Dönem: “Genbu” ClassNK Notasyonu Alan İlk Gemi Oldu

**ClassNK, Japonya'nın iç hat konteyner gemisi “Genbu”ya “AUTO-Nav2 (All)” notasyonunu vererek, otonom denizcilik teknolojilerinde önemli bir ilke imza attı. The Nippon Foundation tarafından yürütülen MEGURI2040 Tam Otonom Gemi Programı kapsamında geliştirilen ve programın tek yeni inşa otonom gemisi olan “Genbu”, ClassNK tarafından bu notasyona layık görüldü.**

## SUMMARY

**ClassNK has marked a significant milestone in autonomous maritime technology by awarding its “AUTO-Nav2 (All)” notation to the domestic coastal container vessel “Genbu.” Developed under The Nippon Foundation’s MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program, “Genbu,” the only newly built autonomous vessel within the program, has been granted this notation by ClassNK.**

Söz konusu notasyon, ClassNK tarafından onaylanmış otonom seyir sistemleriyle donatılmış gemileri tanımlıyor ve orta-uzun mesafeli kıyı rotalarında faaliyet gösteren bir gemiye verilen ilk otonom notasyon olma özelliğini taşıyor. Gemi, Kyokuyo Shipyards Corporation tarafından inşa edilirken, gemi yönetimi IKOUS Corporation tarafından, operasyonları ise Suzuyo Marine Co., Ltd. tarafından yürütülüyor.

Son yıllarda denizcilik sektöründe otonom yüzey gemileri (MASS – Maritime Autonomous Surface Ships) teknolojilerine yönelik araştırma ve geliştirme faaliyetleri hız

kazanmış durumda. Bu çalışmaların temel hedefleri arasında insan kaynaklı hataların azaltılması yoluyla güvenliğin artırılması ve mürettebat iş yükünün azaltılarak çalışma koşullarının iyileştirilmesi yer alıyor. Özellikle Japonya’da, yaşanan denizci nüfusu nedeniyle otonom gemilerin, adalar arası günlük deniz taşımacılığının sürdürülebilirliğine önemli katkı sağlaması bekleniyor.

ClassNK tarafından verilen bu notasyon, sektörün ihtiyaçlarını dikkate alarak bu teknolojilerin sosyal hayata entegrasyonunu desteklemeyi amaçlıyor. Geleneksel düzenleyici çerçevelerin değerlendirmede yetersiz kalabildiği otonom ve otomatik seyir sistemleri için ClassNK, “Gemiler için Otomatik/Otonom Operasyon Rehberleri”ni yayımladı. Bu rehberler; kavramsal tasarım, mühendislik geliştirme, kurulum ve operasyon süresince bakım aşamalarını kapsayan gereklilikleri tanımlıyor.

“Genbu” gemisinde yer alan otonom seyir sistemi, projeye dahil olan farklı şirketlerden oluşan bir konsorsiyumun ortak çalı-

şmasıyla geliştirildi. ClassNK, söz konusu sistemi kendi rehberleri doğrultusunda inceleyerek gerekli şartları karşıladığını doğruladı ve gemiye “AUTO-Nav2 (All)” notasyonunu verdi. Bu sayede gemi, yüksek güvenlik seviyesine sahip otonom seyir teknolojilerinin resmi olarak değerlendirilmesi ve dış paydaşlara güvenilirliğinin kanıtlanması açısından önemli bir referans haline geldi.

ClassNK, otonom gemi teknolojilerinin gelişimini desteklemeye devam ederek uygun standartların oluşturulması ve sertifikasyon süreçlerinin geliştirilmesi yönündeki çalışmalarını sürdüreceğini bildirdi. Kuruluş, bu teknolojilerle birlikte denizcilik sektöründe iş yükünün azaltılmasını, çalışma koşullarının iyileştirilmesini ve deniz taşımacılığında sürekliliğin güçlendirilmesini hedefliyor.



# Danimarka'ya AB'den 5 Milyar Euroluk Açık Deniz Rüzgar Desteğine Onay

Danimarka, açık deniz rüzgar enerjisi projelerinin geliştirilmesinde yeni bir aşamaya geçmek amacıyla uygulamayı planladığı destek mekanizması için Avrupa Komisyonu'ndan kritik bir onay aldı. Aralık 2024'te gerçekleştirilen ihalede teklif alınamamasının ardından Danimarka Enerji Ajansı, hükümete İngiltere'de başarıyla uygulanan ve Avrupa'da giderek yaygınlaşan iki yönlü fark sözleşmesi (CfD) modeline geçilmesini önermişti.

## SUMMARY

Denmark has secured a key approval from the European Commission for the support mechanism it plans to implement, marking a new phase in the development of its offshore wind projects. Following the lack of bids in the tender held in December 2024, the Danish Energy Agency recommended that the government transition to a two-way Contract for Difference (CfD) model—successfully implemented in the UK and increasingly adopted across Europe.

Avrupa Komisyonu, Danimarka'nın açık deniz rüzgar enerjisini desteklemek amacıyla hazırladığı 5 milyar euroluk programı onayladığını açıkladı. Komisyon, söz konusu planın AB'nin Temiz Sanayi Mutabakatı hedefleriyle uyumlu olduğunu vurguladı. 2025 yılında kabul edilen bu mekanizma, net sıfır ekonomiye geçişi hızlandıracak ve AB'nin 2030 yenilenebilir enerji hedeflerine katkı sağlayacak projeleri destekleyecek.

Danimarka'nın programı 20 yıl boyunca yürürlükte olacak ve Hesselø ile North Sea I Mid adlı iki açık deniz rüzgar santralini inşası ve işletmesini teşvik edecek.

Danimarka Enerji Ajansı, geçtiğimiz kasım ayında projeler için yeni ihale sürecini başlattığını ve bu süreçte CfD modelinin uygulanacağını duyurmuştu. Onaylanan plana göre, referans fiyatın ihale fiyatının altında kalması durumunda proje geliştiricilere ödeme yapılacak, referans fiyatın ihale fiyatının üzerine çıkması halinde ise geliştiriciler devlete ödeme yapacak. Devlet, ilk CfD sözleşmeleri kapsamında planlanan üç proje için toplam ödeme tutarına 8,5 milyar dolarlık bir üst sınır getireceğini bildirdi.

Her iki rüzgar santralini de 2032 yılına kadar devreye alınması hedefleniyor. Danimarka'nın doğusunda konumlandırılacak Hesselø rüzgar santralini en az 800 MW kurulu güce sahip olması ve yılda yaklaşık 3,2 TWh elektrik üretmesi bekleniyor. Proje kapsamında "doğa dostu" tasarım yaklaşımı benimsenerek, yapılar içerisine yapay resifler ve balık ile kabuklu deniz canlıları için yaşam alanları gibi unsurlar entegre edilecek.

Kuzey Denizi'nde, Danimarka'nın batısında yer alacak North Sea I Mid rüzgar santralini ise en az 1 GW kurulu güce sahip olması ve yılda yaklaşık 4,6 TWh elektrik üretmesi öngörülüyor. Projeye ilişkin ihale başvuruları için son tarih Mayıs 2026 olarak açıklandı.

Söz konusu iki rüzgar santralini toplam yıllık üretiminin, Danimarka'nın geçen yılki toplam elektrik üretiminin yaklaşık yüzde 25'ine denk geleceği hesaplanıyor.

Avrupa Komisyonu, Danimarka'nın destek planının net sıfır ekonomiye geçişi hızlandırmak ve projelerin geliştirilmesini kolaylaştırmak açısından gerekli, uygun ve orantılı olduğu sonucuna vardı. Sektör temsilcileri Danimarka'nın CfD modeline geçişini memnuniyetle karşılarken, mevcut projelerden teşvik kapsamına girmeyenler ile karasal rüzgar projelerinin bu destekten yararlanamayacak olması konusunda bazı endişeler dile getirildi.

Rüzgar enerjisinde köklü bir geçmişe sahip olan Danimarka, 1991 yılında ilk açık deniz rüzgar santralini devreye alarak bu alanda öncü ülke olmuştu. Nisan 2024 itibarıyla ülkenin toplam kurulu açık deniz rüzgar gücü 2,7 GW seviyesine ulaşırken, 2027 yılında devreye girmesi planlanan 1 GW'lık ek kapasite de inşa aşamasında bulunuyor. Danimarka, Ekim 2025'te Kuzey Denizi'ne kıyısı olan sekiz ülkeyle birlikte 2030 yılına kadar 120 GW, 2050 yılına kadar ise en az 300 GW açık deniz rüzgar kapasitesine ulaşma hedefini yinelemişti. Ülkenin 2030 yılı için toplam hedefi ise 14 GW kurulu güç olarak belirlenmiş durumda.



# Orca AI'nin Otonom Gemi Teknolojisi ClassNK Onayı Aldı

DFFAS+ otonom gemi projesi kapsamında geliştirilen Orca AI platformunun algılama (perception) kabiliyetleri, Japon klas kuruluşu ClassNK tarafından verilen Teknoloji Yeterlilik (Technology Qualification - TQ) onayını aldı. Bu gelişme, platformun gerçek zamanlı yapay zekâ ve bilgisayarlı görü teknolojilerinin otonom seyir için gerekli performans kriterlerini karşıladığını resmen doğruluyor.

## SUMMARY

The perception capabilities of the Orca AI platform, developed the DFFAS+ autonomous ship project, have received Technology Qualification (TQ) approval from the Japanese classification society ClassNK. This development officially confirms that the platform's real-time artificial intelligence and computer vision technologies meet the performance requirements necessary for autonomous navigation.

Proje kapsamında Orca AI, gerçek zamanlı izleme verilerini otonom seyir sistemine aktararak navigasyon kararlarına kritik katkı sağlıyor. Geminin farklı noktalarına yerleştirilen üç SeaPod gözetleme ünitesi; yüksek hassasiyetli RGB ve termal kameralarıyla birlikte çalışarak gemi çevresinde kesintisiz 360 derecelik görüş alanı sunuyor.

2026 başında devreye alınan bu "tam çevre farkındalık" sistemi sayesinde; gemiyi sollayan diğer deniz araçları, potansiyel korsanlık tehditleri ve vinçler, rüzgâr rotor yelkenleri gibi güverte ekipmanlarının yarattığı görüş kısıtları etkin şekilde tespit edilebiliyor. Orca AI'nin görüntü tanıma tabanlı nesne algılama teknolojisi, güvenli otonom operasyonların temel bileşenlerinden biri olarak öne çıkıyor.

## Ticari Otonom Denizciliğe Doğru Kritik Adım

NYK Grubu bünyesinde faaliyet gösteren MTI, 51 şirketin yer aldığı DFFAS+ (De-

signing the Future of Fully Autonomous Ships Plus) konsorsiyumuna liderlik ediyor. Proje, tamamen otonom gemilerin ticari olarak uygulanabilir hale getirilmesini hedefliyor.

DFFAS+, Nippon Foundation tarafından yürütülen MEGURI2040 programının ikinci aşamasını oluşturuyor ve teknoloji geliştirme, sistem standardizasyonu ile Japon denizcilik sektörünün uluslararası rekabet gücünü artırmaya odaklanıyor.

Bu gelişme aynı zamanda MTI ile Orca AI arasındaki ikinci iş birliğini temsil ediyor. İki şirket, üç yıl önce Japonya'nın doğu kıyılarında başarılı bir otonom seyir deneyimi gerçekleştirmişti.

MTI Direktörü Dr. Hideyuki Ando, konuya ilişkin değerlendirmesinde, DFFAS+ projesinin amiral gemisi Genbu'nun hem ClassNK tarafından verilen Otomatik Seyir Gemisi Notasyonu'nu hem de Japonya Arazi, Altyapı, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı'nın Otonom Gemi Sertifikası'nı başarıyla aldığını belirterek, Orca AI'nin katkılarının bu başarıda önemli rol oynadığını ifade etti.

MTI Otonom Gemi Ekibi Yöneticisi Kaptan Jun Nakamura ise ClassNK tarafından verilen Teknoloji Yeterliliğinin, otonom gemi operasyonlarının test aşamasından ticari uygulamaya geçişinde kritik bir eşik olduğunu vurguladı. ClassNK tarafından verilen bu Teknoloji Yeterliliği, söz konusu teknoloji kategorisinde bir ilk olma özelliği taşıırken, Orca AI platformunun Japon sularında otonom seyir ekosisteminin temel bileşenlerinden biri olduğunu da teyit ediyor.



# “Denizcilikte Gerçek Dönüşüm Kadın İstihdamıyla Mümkün”

Kadın istihdamının en düşük olduğu sektörlerden biri olarak bilinen denizcilikte dengeler değişiyor. Küresel ölçekte gemi insanlarının yalnızca yüzde 2'sini kadınlar oluştururken Türkiye'de de tablo benzer bir görünüm sergiliyor. Ancak kruvaziyer turizmiyle birlikte sektörde yeni bir dönüşüm başlıyor. Camelot Maritime'in Yönetim Kurulu Başkanı Emrah Yılmaz Çavuşoğlu, 8 Mart Dünya Kadınlar Günü için yaptığı açıklamada “Denizcilikte gerçek dönüşüm kadın istihdamıyla mümkün. Denizler artık sadece erkeklerin değil, kadınların da rotasını çizdiği bir gelecek sunuyor” dedi.

## SUMMARY

The maritime industry, long known as one of the sectors with the lowest female employment, is beginning to shift. Globally, women make up only 2% of seafarers, and the situation in Türkiye reflects a similar picture. However, a new transformation is emerging in the sector with the rise of cruise tourism. Emrah Yılmaz Çavuşoğlu, Chairman of the Board of Camelot Maritime, stated in his remarks for International Women's Day on March 8: “Real transformation in maritime can only be achieved through women's employment. The seas now offer a future shaped not only by men, but also by women charting their own course.”

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) verilerine göre dünyada yaklaşık 2 milyona yakın aktif gemi insanı bulunuyor. Ancak bu sayının yalnızca %2'sini kadınlar oluşturuyor. Türkiye'de ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 135 binden fazla aktif gemi insanı bulunurken



kadın çalışanların sayısı yaklaşık 5 bin civarında seyrediyor. Uzmanlara göre bu oranların artması, yalnızca sektörel çeşitlilik açısından değil, aynı zamanda denizcilik operasyonlarının kalitesi ve sürdürülebilirliği açısından da kritik önem taşıyor. Turizmde Büyüme, Denizcilikte Yeni İstihdam Kapıları Açıyor

Kruvaziyer turizmi, denizcilikte kadın istihdamının artması için önemli fırsatlar sunan alanların başında geliyor. Türkiye'de kruvaziyer turizmi son yıllarda yeniden yükselişe geçerken bu yılın yolcu sayısı hedefi 3 milyon. Bu büyüme, gemi işletmeciliğinden operasyon yönetimine, turizm hizmetlerinden misafir deneyimine kadar birçok alanda yeni iş fırsatları



■ Camelot Maritime'in Yönetim Kurulu Başkanı Emrah Yılmaz Çavuşoğlu

yaratıyor. Kruvaziyer sektörünün kadın istihdamı için önemli bir alan sunduğunu belirten Camelot Maritime Yönetim Kurulu Başkanı Emrah Yılmaz Çavuşoğlu, “Deniz turizmi yalnızca gemi işletmeciliğinden ibaret değil. Operasyon yönetimi, turizm hizmetleri, güvenlik, mühendislik ve misafir deneyimi gibi pek çok alanda uzmanlığa ihtiyaç var. Kadınların bu alanlarda daha fazla yer alması sektörün gelişimi için çok değerli.” dedi.

## Atatürk'ün Denizcilik Vizyonu Kadınlarla Yükseliyor

Türkiye'de denizcilik sektörünün gelişmesinde Cumhuriyet'in kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün vizyonu önemli bir yer tutuyor. Atatürk'ün “Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız” sözleri, Cumhuriyet döneminde denizcilik politikalarının temelini oluşturdu. Aynı şekilde Atatürk'ün kadınların toplumsal hayattaki rolüne dair söylediği “Dünya yüzünde gördüğümüz her şey kadının eseridir” sözleri, bugün iş hayatında kadınların yükselen rolünü anlatan en güçlü ifadelerden biri olarak kabul ediliyor. Bu iki vizyonun bugün denizcilikte birleştiğini vurgulayan Emrah Yılmaz Çavuşoğlu, “Denizcilik Türkiye için stratejik bir sektör. Atatürk'ün çizdiği denizcilik vizyonunu bugün kadınların emeği ve enerjisiyle büyütme zorundayız.” ifadelerini kullandı.

# Dünyanın İlk Hidrojenle Çalışan Yolcu Gemisi, “Viking Libra”, Ancona’da Denize İndirildi

Fincantieri, Viking için inşa edilen yeni kruvaziyer gemisi “Viking Libra”nın Ancona tersanesinde denize indirildiğini açıkladı. Geminin 2026 yılının sonunda teslim edilmesi planlanıyor.

## SUMMARY

Fincantieri announced that the new cruise ship “Viking Libra”, built for Viking, has been launched at the Ancona shipyard. The vessel is scheduled for delivery at the end of 2026.

Törene Ancona Tersanesi Direktörü Gilberto Tobaldi ile Viking ekibinden temsilciler katıldı. Yaklaşık 54.300 gros tonaj büyüklüğe, 239 metre uzunluğa sahip olan ve 499

kamarada 998 yolcu kapasitesi sunacak “Viking Libra”, dünyanın hidrojenle çalışan ilk kruvaziyer gemisi olacak. Gemide sıvı hidrojen ve yakıt hücrelerine dayalı hibrit bir tahrik sistemi kullanılacak.

Proje, çevresel sürdürülebilirlik odağında geliştirilirken, geminin sıfır emisyonla seyir ve operasyon gerçekleştirebilmesi hedefleniyor. Bu özellik sayesinde “Viking Libra”, çevresel açıdan hassas bölgelere de giriş yapabilecek.

Fincantieri ile Viking arasındaki iş birliği 2012 yılından bu yana devam ediyor. Son dönemde imzalanan sözleşmeler ve opsiyonlarla birlikte, finansman koşullarına bağlı olmak kaydıyla iki grup arasındaki toplam gemi portföyü 26 adede ulaştı.

Yaklaşık 360.000 metrekarelik alana sahip Ancona Tersanesi, 60.000 GT üretim kapa-

sitesi, 500 tona kadar kaldırma sistemleri ve yaklaşık 1.200 tonluk blok üretim kabiliyetiyle dikkat çekiyor. Tersanede kapasite artırımı için yeni yatırımlar da planlanıyor.

2009 yılından bu yana 20’den fazla gemi teslim eden tesis, yaklaşık 3.700 çalışanın emeğiyle faaliyetlerini sürdürüyor. Tersane, Fincantieri’nin endüstriyel ağında stratejik bir rol üstlenirken, verimlilik ve iş kalitesini artırmak amacıyla ileri teknolojiler, robotik sistemler ve yapay zekânın entegre edildiği “Operations Excellence” programı kapsamında çalışmalarını sürdürüyor.



# MSC Cruises, MSC Poesia Gemisinde Spa ve Wellness Deneyimini Geliştiriyor

MSC Cruises, MSC Poesia gemisinde sunduğu wellness hizmetlerini genişleterek, Alaska kruvaziyerlerinin ilk sezonuna özel olarak tamamen yenilenmiş bir spa ve fitness deneyimi başlatıyor. Şirket, yolculara dinlenme, yenilenme ve aktif kalma imkânı sunacak yeni alanlar ve uygulamalarla gemideki sağlıklı yaşam konseptini güçlendiriyor.

## SUMMARY

MSC Cruises is expanding its onboard wellness offerings on MSC Poesia, launching a fully refreshed spa and fitness experience for the ship's inaugural Alaska cruise season. The company is strengthening its onboard wellness concept with new spaces and services designed to offer guests opportunities to relax, rejuvenate, and stay active.

Gemi kuru havuzdayken gerçekleştirilen kapsamlı yenileme çalışmaları kapsamında, MSC Aurea Spa tamamen yeniden tasarlanırken, MSC Gym by Technogym® alanı da genişletilerek güncellendi. Böylece yolcular, Alaska'nın büyüleyici doğasını keşfederken aynı zamanda daha fazla rahatlama ve egzersiz seçeneğine sahip olacak.

Yenilenen MSC Aurea Spa, modernize edilmiş bakım odaları ve yeniden düzenlenen termal alanıyla daha çağdaş ve konforlu bir atmosfer sunacak. Yolcular, okyanus manzarasına sahip sıcak ve huzurlu bir ortamda dinlenebilecek.

MSC Cruises Kuzey Amerika Başkanı Lynn Torrent, konuyla ilgili yaptığı açıklama-



da, MSC Poesia'daki deneyimi Alaska'nın güçlü ve ilham verici karakteriyle uyumlu hale getirmek için özenli bir çalışma yürüttüklerini belirterek, yenilenen spa ve wellness alanlarının yolculara dinlenme, yenilenme ve Alaska gezilerinin ardından ısınma imkânı sunacağını ifade etti.

## Alaska'dan İlham Alan Wellness Deneyimleri

Gemideki wellness hizmetleri Alaska'ya özel olarak uyarlanarak, soğuk iklim koşullarına uygun bakım ve terapiler geliştirildi. Kas gevşetmeye, rahatlama ve soğuk havanın etkilerini azaltmaya yönelik masaj ve terapiler yolculara sunulacak. Ayrıca doğa gezileri, buzul keşifleri ve kıyı aktivitelerinin ardından dinlenmeyi sağlayan yeni "ekskürsiyon sonrası toparlanma" uygulamaları da programda yer alacak.

## Manzaralı Termal Dinlenme Alanı

Spa içerisindeki termal alan, Alaska'nın serin dış ortamına karşı sıcak ve sakin bir kontrast oluşturacak. Yolcular, termal deneyim sırasında Alaska manzarasını

izleyerek özel bir rahatlama anı yaşayabilecek.

## Genişletilmiş Fitness ve Kişiselleştirilmiş Wellness

MSC Gym by Technogym®, yeni ekipmanlarla birlikte daha geniş ve esnek bir alana taşındı. Grup dersleri için özel stüdyolar ve ayrı bir bisiklet (cycling) stüdyosu da fitness alanına eklendi. Ayrıca yolculara Footbalance ve InBody analizleri gibi kişiselleştirilmiş wellness danışmanlık hizmetleri de sunularak, seyahat boyunca sağlıklı yaşam rutinlerini sürdürmeleri desteklenecek.

## Destinasyona Özel Spa Ürünleri

Alaska iklimine uygun olarak spa mağazasında yeni bir ürün seçkisi de yer alacak. Bu ürünler arasında ısıtıcı kremler, besleyici yağlar ve dış etkenlere maruz kalan cildi korumaya yardımcı nemlendirici bakım ürünleri bulunacak. MSC Poesia, Mayıs-Eylül 2026 döneminde Seattle çıkışlı 7 gecelik Alaska seferleri düzenleyerek bölgenin en ikonik destinasyonlarına yolculuk yapacak.

# 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.

# Deniz Turizminde Çocuklar İçin Yepyeni Bir Eğlence Dönemi Başlıyor

**Türkiye’de deniz turizmi yeni bir döneme giriyor. Gününbirlik tekne turlarından VIP mavi yolculuklara kadar deniz üzerindeki tüm hizmetleri tek bir platformda buluşturmayı hedefleyen Mavi Bilet, özellikle çocuklara ve ailelere yönelik geliştirdiği “ToysBoat” konseptiyle denizde daha önce benzeri görülmemiş bir deneyime imza atmaya hazırlanıyor.**

## SUMMARY

**Turkey’s maritime tourism sector is entering a new era. Mavi Bilet aims to bring together all services at sea—from daily boat tours to VIP blue cruises—on a single platform, and is preparing to deliver an unprecedented experience on the water with its “ToysBoat” concept, specially designed for children and families.**

Klasik tekne turlarının ötesine geçen bu model, çocukların aktif rol aldığı ve ailelerin konforlu bir deneyim yaşadığı yapısıyla öne çıkarken deniz turizmini ilk kez hikâyeleştirilmiş, interaktif bir deneyim formatına taşıyor. Ayrıca ToysBoat, şehit ve gazi

ailelerinin çocukları ile engelli çocukların ücretsiz olarak bu deneyimin parçası olmasını da sağlıyor. Türkiye’de deniz turizmini yeniden tanımlamaya hazırlanan Mavi Bilet, sektörde ezber bozacak yeni bir deneyimi hayata geçiriyor. Klasik tekne turlarının ötesine geçen ToysBoat, yalnızca bir gezi değil, baştan sona kurgulanmış bir hikâyenin içinde geçen, çocukların aktif rol aldığı ve ailelerin aynı anda dinlenebildiği yeni nesil bir deneyim sunuyor. Özellikle geleneksel turlarda çocukların sıkılması ve ailelerin yorulması gibi sorunlara çözüm üretmek amacıyla geliştirilen bu model, denizde geçirilen zamanı bir eğlence programından çok, interaktif bir maceraya dönüştürüyor.

## Klasik Turlara Bir Yenilik Geliyor

Bugüne kadar tekne turları ağırlıklı olarak devam eden rota, yemek ve yüzme odaklı planlanırken, deneyim ve içerik tarafı sınırlı kalıyordu. Mavi Bilet, bu alışılmış modeli kırarak deniz üzerinde ilk kez “senaryolu deneyim” yaklaşımını hayata geçiriyor.

ToysBoat ile birlikte tekne, sadece bir ulaşım aracı değil, hikâyenin geçtiği bir sahneye dönüşüyor. Katılımcılar ise izleyici değil, doğrudan oyunun bir parçası haline

geliyor. Dört saatlik özel akışla tasarlanan programda, ilk bölümde hikâye ve karakter kurgusu ile hazırlık süreci başlarken, devamında çocukların aktif olarak dahil olduğu oyunlar, yarışmalar ve su aktiviteleri ile kesintisiz bir eğlence deneyimi sunuluyor.

Şifrelerin çözüldüğü, görevlerin tamamlandığı ve sürprizlerle ilerleyen bu süreçte tekne, klasik bir tur aracından çıkarak interaktif bir oyun alanına dönüşüyor. Günün sonunda gerçekleştirilen büyük finalde hazine sandığının açılmasıyla birlikte çocuklara sürpriz ödüller dağıtılırken, deneyimin ana mesajı paylaşım ve arkadaşlık üzerine kuruluyor.

Deniz turizminin artık farklı bir noktaya evrildiğini belirten Mavi Bilet Kurucu Ortağı Çağlar Paliç, “Deniz turizmi uzun yıllardır daha çok ulaşım ve gezi odaklı ilerliyordu. Ancak kullanıcı beklentileri değişti. Artık insanlar yalnızca bir tekne turu değil, anlamlı ve unutulmaz bir deneyim arıyor. Mavi Bilet olarak biz de bu dönüşümü öngörerek, deniz üzerindeki tüm alternatifleri tek platformda toplarken aynı zamanda deneyim odaklı yeni konseptler geliştiriyoruz. ToysBoat, bu vizyonun en güçlü örneklerinden biri.” ifadelerini kullandı.



# World Fuel Services ve West Coast Clean Fuels, Metanol Yakıt İkmal Sistemini Kurdu

World Fuel Services, West Coast Clean Fuels ile iş birliği içinde, ABD genelindeki limanlarda gemi sahipleri ve operatörlere sunulmak üzere kanıtlanmış bir metanol bunkering (yakıt ikmal) altyapısı oluşturdu. Şirketler, geçtiğimiz ay Güney Florida'da gerçekleştirdikleri gemiden gemiye (over-the-water) metanol yakıt teslimatıyla; güvenli, ölçeklenebilir ve mevzuata tam uyumlu bir çözümün ülke genelinde uygulanmaya hazır olduğunu ortaya koydu.

## SUMMARY

World Fuel Services, in collaboration with West Coast Clean Fuels, has established a proven methanol bunkering infrastructure to serve vessel owners and operators across U.S. ports. The companies demonstrated the readiness of a safe, scalable, and fully regulatory-compliant solution for nationwide deployment through a recent over-the-water methanol fuel delivery carried out in South Florida.

Metanolü alternatif deniz yakıtı olarak değerlendiren armatörler ve operatörler, artık ABD Sahil Güvenliği (U.S. Coast Guard) tarafından onaylanmış prosedürler, eğitilmiş personel ve özel olarak tasarlanmış ekipmanlarla desteklenen tam operasyonel bir bunkering hizmetine erişebiliyor. West Coast Clean Fuels, ABD'de kamyonla gemiye (truck-to-ship) metanol bunkering operasyonları için Sahil Güvenlik onayı alan tek operatör olma özelliğini taşıırken, sahip olduğu altyapı talep doğrultusunda farklı limanlara hızla entegre edilebilecek şekilde kuruldu.

Söz konusu kapasite; kapsamlı risk analizleri, operasyonel ve acil durum prosedür-

lerinin geliştirilmesi, ekipman tedariki ve personel eğitimini içeren uzun soluklu bir hazırlık sürecinin ürünü olarak öne çıkıyor. Tüm bu çalışmalar, ABD Sahil Güvenliği ile koordinasyon içinde yürütülerek en yüksek güvenlik ve regülasyon standartlarına uygun şekilde hayata geçirildi. Nitekim son dönemde yayımlanan düzenleyici rehberlerin, bu operasyonel yaklaşımın unsurlarını içermesi; geliştirilen modelin sektör standartlarının şekillenmesine katkı sunduğunu ortaya koyuyor.

West Coast Clean Fuels Teknik Müdürü Matt Campbell, konuyla ilgili değerlendirmesinde, "Geliştirdiğimiz prosedürler yalnızca mevcut regülasyonları karşılamakla kalmadı, aynı zamanda bu regülasyonların oluşumuna da katkı sağladı. ABD Sahil Güvenliği'nin son rehberleri, kurduğumuz operasyonel yapıyı yansıtıyor. World Fuel ile bu iş birliğini sahada hayata geçirmek, ABD genelinde metanol bunkering hizmeti sunmaya hazır olduğumuzu gösteren önemli bir kilometre taşıdır." ifadelerini kullandı.

World Fuel Services Tedarik ve Ticaret Kıdemli Başkan Yardımcısı Brad Hurwitz ise şirketin küresel yakıt tedarik ağına dikkat çekerek, "Gelişmiş global deniz yakıtı platformumuz sayesinde müşterilerimize metanol bunkering çözümlerini etkin ve güvenilir şekilde sunabiliyoruz. Metanolü yakıt olarak değerlendiren armatörler, hem teknik uzmanlık hem de güçlü bir yakıt tedarik altyapısı arıyor. West Coast Clean Fuels ile geliştirdiğimiz bu kapasite, müşterilere mevcut yakıt stratejilerine metanolü entegre edebilecekleri anahtar teslim bir çözüm sunuyor." dedi.

World Fuel Services ve West Coast Clean Fuels, denizcilik sektörünün daha düşük emisyonlu yakıt alternatiflerine yöneldiği bu dönemde, ABD genelinde metanol bunkering ihtiyaçlarını karşılamaya hazır olduklarını belirtiyor. Sunulan çözüm; güvenilir, mevzuata uyumlu ve hızlı erişilebilir yapıyla sektörün dönüşüm sürecine önemli bir katkı sağlamayı hedefliyor.



# Birleşik Krallık, Deniz Güvenliğini Güçlendiriyor: 50 Yeni Radar Sistemi Devrede



**Birleşik Krallık, kıyı gözetleme kapasitesini artırmak amacıyla ülke genelinde 50 yeni radar sistemi kurarak entegre bir ulusal deniz gözetim ağı oluşturuyor. Jeopolitik gerilimlerin arttığı bir dönemde hayata geçirilen proje, deniz ve kıyı güvenliğinde önemli bir güçlendirme adımı olarak değerlendiriliyor.**

## SUMMARY

**The United Kingdom is establishing an integrated national maritime surveillance network by installing 50 new radar systems across the country to enhance its coastal monitoring capabilities. Implemented amid rising geopolitical tensions, the project is regarded as a significant step in strengthening maritime and coastal security.**

SRT Marine System Solutions tarafından yürütülen proje kapsamında kurulacak radar sistemleri, kıyı bölgelerinde deniz trafiğinin daha etkin izlenmesini sağlayacak. Sistemler, yetkililerin denizlerdeki faaliyetleri tespit etmesine, takip etmesine ve yönetmesine imkân tanıyarak durumsal farkındalığı artıracak.

Enfield merkezli Hensoldt UK ise SRT'den aldığı iki ayrı sözleşme kapsamında toplam 50 radar ünitesinin tedarikini üstlendi. Teslimatların 2026 yılı içinde gerçekleştirilmesi planlanıyor.

Şirket, sahil konuşlu sensörler arasında kendi solid-state (katı hal) SharpEye transceiver radar sistemlerinin de yer alacağını açıkladı. Bu radarların zorlu kıyı ve deniz koşullarında hedef takibi yapabilecek şekilde tasarlandığı belirtildi.

Hensoldt UK, katı hal radar teknolojisinin geleneksel manyetron tabanlı sistemlere kıyasla daha düşük bakım ihtiyacına sahip olduğunu ve daha yüksek güvenilirlik sunduğunu vurguladı.

SRT CEO'su Simon Tucker ise şirketin entegre deniz alanı farkındalığı (Maritime Domain Awareness - MDA) sistemlerinin farklı ülkelerde de devreye alındığını ve yeni sözleşmelerin imzalandığını ifade etti. Tucker, "SRT'nin entegre MDA sistemleri, egemen devletlerin bağımsız ve yeni nesil deniz gözetim kabiliyetleri oluşturma çabalarıyla birlikte dünya genelinde hızla yayılıyor" dedi.

Doğu Avrupa ve Orta Doğu'daki çatışmaların artmasıyla birlikte devletlerin kıyı güvenliği ihtiyaçlarının da yükseldiği, bunun da deniz gözetim teknolojilerine olan talebi artırdığı belirtiliyor.

# Küresel Gemi Sipariş Defteri 17 Yılın Zirvesinde

**Küresel gemi siparişleri 17 yılın rekorunu kırdı. Tanker ve LNG segmentindeki yoğun taleple birlikte tersanelerdeki doluluk oranı 2011'den bu yana en yüksek seviyeye ulaştı.**

## SUMMARY

**Global ship orders have reached a 17-year high. Driven by strong demand in the tanker and LNG segments, shipyard occupancy rates have climbed to their highest level since 2011.**

BIMCO verilerine göre, 2026 yılının ilk çeyreği itibarıyla küresel denizcilik sipariş defteri, 191 milyon tonla edilmemiş gros tona ulaşarak 17 yılın en yüksek seviyesine çıktı. Bu rakam, küresel filonun %17'sine denk geliyor ki bu, 2011'den bu yana görülen en yüksek oran. Sipariş defterindeki bu artış, 2020'li yıllar boyunca devam eden yoğun yeni gemi inşası sözleşmeleri ve son dönemde tarihin en yüksek çeyreklik ham petrol tankeri siparişleriyle desteklendi.

BIMCO'nun yeni verileri, 2026'nın ilk çeyreğinde yeni gemi inşası sözleşmelerinin, bir önceki yılın aynı dönemine göre %40 artarak 17,6 milyon gros tona yükseldiğini gösteriyor. Bu yükselişte, tanker siparişlerinin üç katına çıkması ve LNG tankeri sözleşmelerindeki toparlanma etkili oldu. Genel olarak tankerler, toplam sözleşmelerin %32'sini oluşturarak 2017'nin ikinci çeyreğinden bu yana en yüksek paya ulaştı. Bu önemli yıllık artışa rağmen, kuru yük siparişlerindeki gevşeme nedeniyle yeni inşası sözleşmeleri bir önceki çeyreğe göre %17 azaldı.

BIMCO denizcilik analizi müdürü Filipe Gouveia, "2020'li yıllarda şu ana kadar yeni

gemi inşası sözleşmeleri, büyük sektörlerdeki güçlü piyasa koşulları, genel olarak daha büyük bir filo ve artan filo yenileme ihtiyacı nedeniyle 2010'lu yılların ortalamasından %47 daha yüksek seyretti. Bu durum, yeni inşası fiyatlarının artmasına ve tersanelerde teslimat sürelerinin uzamasına katkıda bulundu; bu yılki sözleşmelerin %57'sinin 2028'den sonra teslim edilmesi bekleniyor" yorumunda bulundu.

Bazı denizcilik sektörleri şu anda nispeten büyük sipariş defterlerine sahip. Sipariş defterinin filoya oranı; ham petrol tankerlerinde %22'ye, ürün tankerlerinde %19'a, konteyner gemilerinde %37'ye ve LNG'de %40'a yükselmiş durumda. Ham petrol ve ürün tankerlerinde, mevcut filonun sırasıyla %21'i ve %17'si, genellikle geri dönüşümün düşünüldüğü yaş sınırı olan 20 yaşın üzerinde olduğu için bu yeni binaların filo yenilemesini desteklemesi bekleniyor. Buna karşılık, konteyner filosunun sadece %4'ü ve LNG filosunun %8'i 25 yaşın üzerinde. Ancak bu segmentlerde daha yüksek talep artışı bekleniyor.

Gouveia, "Orta vadede, birkaç büyük denizcilik sektöründe halihazırda şişen sipariş defterleri, yeni gemi inşası sözleşmelerinde bir yavaşlamaya katkıda bulunabilir. Tersanelerdeki uzun teslimat süreleri ve

yüksek yeni inşası fiyatları, Kızıldeniz ve Hürmüz Boğazı geçişlerine ilişkin yüksek piyasa belirsizliği ve alternatif yakıt mevcudiyeti ile birleştiğinde sözleşmeleri olumsuz etkileyebilir" dedi.

2020'li yılların büyük bir bölümünde tersaneler, birçok sektördeki gökyüzüne ulaşan navlun oranlarına paralel olarak siparişlerde çok önemli bir patlama yaşadı. Günümüzün tersane süper döngüsüne bir örnek olarak; bugün siparişte olan tüm gemilerin %20'si ancak üç yıldan fazla bir süre sonra teslim edilebilecek. 2021'in başında, küresel sipariş defterinin sadece %5'i üç yılı aşan teslimat tarihlerine sahipti.

Buna rağmen, tersanelerin zorlu teslimat çizelgelerini karşılayabilme konusunda karşılaştıkları önemli tedarik zinciri sorunları bulunuyor.

Broker BRS yakın tarihli bir raporunda, "Özellikle çift yakıt teknolojisine sahip olanlar için ana makineler tıkanma noktası olmaya devam ediyor" notunu düşerek şunu ekledi: "Motor üretim kapasitesindeki sınırlı genişleme, tersanelerin, özellikle küçük veya yeniden faaliyete geçen tesislerin, mevcut kızaklarını tam olarak kullanabilmek için yeterli ana makine tedarik edemediği bir piyasa yarattı."



# Hürmüz Boğazı'nda Yeni Dönem: Çatışma Deniz Ticareti Modelini Değiştiriyor

Orta Doğu'da tırmanan bölgesel çatışma ortamı, kritik deniz ticaret yolları ve petrol sevkiyatlarında yeni bir denge yapısı oluştururken, özellikle Hürmüz Boğazı'nda deniz trafiği belirgin biçimde dönüşüm geçiriyor. Windward AI'nin 6 Nisan tarihli günlük deniz istihbarat raporuna göre, boğaz artık tek bir kontrol noktası üzerinden işleyen klasik yapısını kaybederek iki ayrı geçiş koridorunun ortaya çıktığı çok katmanlı bir trafik modeline evrildi.

## SUMMARY

Amid escalating regional conflict in the Middle East, critical maritime trade routes and oil shipments are undergoing a new rebalancing, while maritime traffic in the Strait of Hormuz is experiencing a notable transformation. According to Windward AI's April 6 maritime intelligence daily report, the strait has moved away from its traditional single-control-point structure and has evolved into a more complex, multi-layered traffic model with the emergence of two separate transit corridors.

Bu yeni yapı, deniz trafiğinin daha karmaşık ve esnek bir operasyonel düzene geçtiğini gösterirken, bölgedeki akışın siyasi ve güvenlik dinamiklerine bağlı olarak yeniden şekillendiğine işaret ediyor.

## Çift Koridor Modeli

Hürmüz Boğazı'nda deniz trafiği artık tek bir hat üzerinden değil, iki ayrı rota üzerinden ilerliyor. Bunlardan ilki İran Devrim Muhafızları ile ilişkilendirilen kuzey hattı olurken, ikinci rota Umman kıyısı boyunca gelişen güney koridoru olarak öne çıkıyor.

Bu yapı, yalnızca askeri etki alanlarıyla değil, aynı zamanda diplomatik ve operasyonel koordinasyon süreçleriyle şekillenen hibrit bir geçiş sistemi oluşturuyor.

## Ticaret ve Enerji Akışı

Yeni trafik modeline rağmen boğazdan geçen gemi trafiği kesintiye uğramış değil. Aksine, enerji ihracat akışlarının belirli ölçüde sürdüğü ve özellikle Çin yönlü ham petrol sevkiyatlarında yoğunlaşma görüldüğü belirtiliyor.

Kharg Adası'nda devam eden yükleme faaliyetleri, bölgedeki ihracat akışının sürdüğüne işaret ediyor. Terminalde çok sayıda VLCC ve Aframax tipi tanker beklerken, sevkiyatların önemli bölümünün Asya pazarlarına yöneldiği gözlemleniyor.

## Görünürlük ve Risk Ortamı

Bölgedeki operasyonların önemli bir bölümü AIS sinyallerinin kapatıldığı "karanlık" modda gerçekleşiyor. Bu durum, deniz trafiğinde şeffaflığı azaltırken sigorta, risk analizi ve izleme süreçlerinde belirsizliği artırıyor.

AIS karartma faaliyetleri, Körfez genelinde görünürlüğün düşük seviyede kalmaya devam ettiğini ve gemi davranışlarının tam olarak izlenemediğini ortaya koyuyor.

## Genişleyen Tehdit Alanı

Hürmüz Boğazı'nın ötesinde, Körfez genelinde güvenlik riskleri de artış göstermeye devam ediyor. Dubai ve Ras Laffan çevresinde bildirilen saldırı olayları, çatışmanın yalnızca dar geçiş noktalarıyla sınırlı





kalmadığını, bölgesel deniz altyapısını da etkilediğini gösteriyor.

Beş haftayı aşkın süredir devam eden çatışma, deniz ticaretini tamamen kesintiye uğratmak yerine, izin ve kontrol mekanizmalarıyla işleyen yeni bir operasyonel modele dönüştürmüştür. Ancak bu yapı, yüksek düzeyde risk ve belirsizlik barındırmaya devam ediyor.

### Seçici Erişim ve Irak Muafiyetleri

Hürmüz üzerinden transit geçişler, giderek daha seçici bir izin sistemi altında yürütülüyor. 4 Nisan itibarıyla İran'ın, Irak bağlantılı gemilere belirli muafiyetler ta-

nıdığı ve bu gemilere öncelikli geçiş imkânı sağlandığı bildiriliyor.

Windward verilerine göre, AIS sisteminde "IRAK SAHİPLERİ" ibaresi bulunan gemiler de dahil olmak üzere toplam 21 Irak bağlantılı tanker tespit edildi. Bu durum, geçiş izinlerinin siyasi ve ticari bağlantılara göre şekillendiğini gösteriyor.

Bu eğilimi destekleyen örneklerden biri, yaklaşık 1 milyon varil Basra Heavy ham petrolü taşıyan Panama bayraklı bir Suezmax tankerinin AIS sistemi kapalı şekilde Malezya'nın Pengerang limanına doğru ilerlemesi oldu. Bu tür hareketler, erişimin tamamen açık olmadığını ve geçişlerin seçici şekilde yönetildiğini ortaya koyuyor.

### Kharg Adası'nda İhracat Akışı Sürüyor

İran'ın ihracat faaliyetleri Kharg Adası üzerinden devam ederken, terminalde yoğun yükleme operasyonları dikkat çekiyor. 2 Nisan'da, aralarında yaptırım listesinde yer alan gemilerin de bulunduğu altı tankerin yükleme yaptığı tespit edildi.

Bu gemiler arasında iki VLCC ve bir Aframax tanker yer alırken, toplam taşıma kapasitesinin 5 milyon varili aştığı ve sevkiyatların büyük bölümünün Çin'e yönlendirildiği bildiriliyor. 5 Nisan tarihli uydu görüntüleri, terminal çevresinde ek tankerlerin beklediğini ve yükleme faaliyetlerinin sürdüğünü gösteriyor.

### Körfezde Aktivite Sürerken Görünürlük Düşük Kalmaya Devam Ediyor

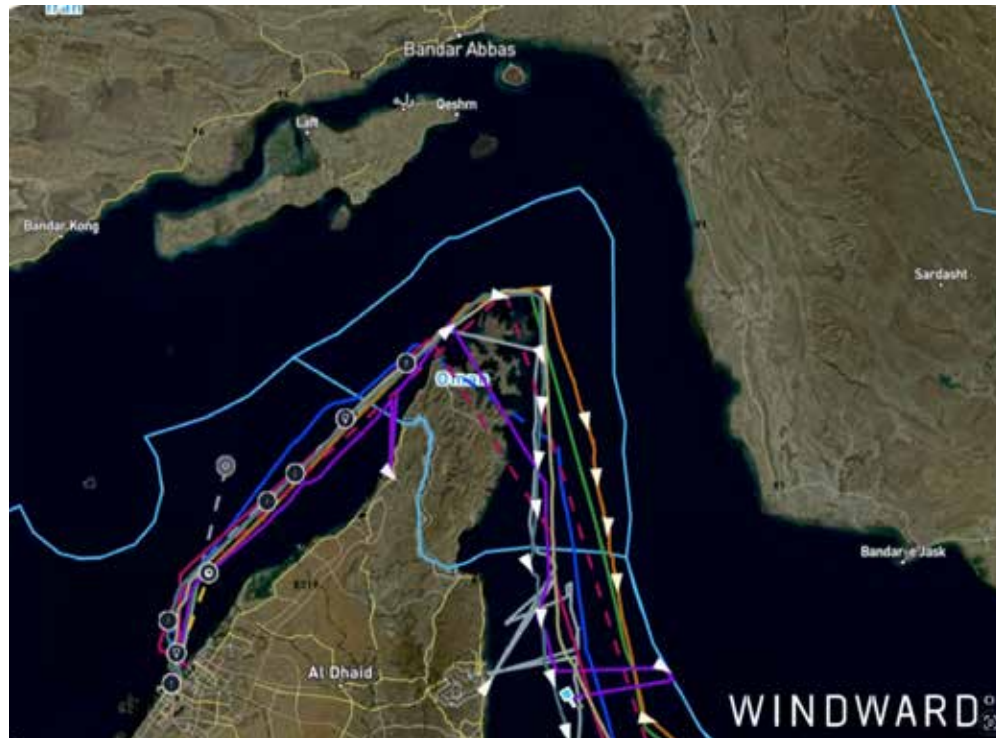
5 Nisan itibarıyla Körfez'de toplam 596 yabancı bayraklı gemi tespit edilirken, bu sayı bir önceki güne göre 101 gemilik bir düşüşe işaret ediyor.

Bölgedeki faaliyetler gemi tiplerine göre geniş bir dağılım gösteriyor. Dökme yük gemileri 146 ile en büyük payı alırken, ürün tankerleri 132, ham petrol tankerleri 66, konteyner gemileri 45, LNG ve LPG taşıyıcıları 40 ve kimyasal tankerler 32 adet olarak kaydedildi. Diğer gemi tipleri ise 135 adetle toplam yapıyı tamamlıyor.

Aynı zamanda bölgede 267 AIS "karanlık olay" tespit edilmesi, görünürlüğü sınırlı kaldığını ve operasyonların önemli bir bölümünün izlenemez şekilde gerçekleştiğini ortaya koyuyor.

### Windward AI raporunda ayrıca şu bulgular öne çıkıyor:

- Irak bağlantılı gemilere yönelik muafiyetlerin fiilen geçişleri kolaylaştırdığı
- Kharg Adası çıkışlı sevkiyatların 5 milyon varili aşarak Çin'e yoğunlaştığı
- Füze ve insansız hava aracı saldırılarının hem liman hem de seyir halindeki gemileri hedef alarak risk seviyesini yükselttiği
- Körfez'de düşük görünürlük koşullarının ve AIS karartma faaliyetlerinin devam ettiği
- Çatışma sürecinde LNG dahil üç gemilik bir koridor hareketinin, bölgedeki ilk dikkat çekici LNG geçişlerinden birini işaret ettiği



# Gemiler Riskli Bölgelerden Çekiliyor, Yön Türkiye'ye Dönüyor

**Küresel gerilimlerin etkisiyle kruvaziyer turizmde rota değişiklikleri hızlandı. Riskli bölgelerden çekilen gemiler Türkiye limanlarına yönelirken, sektör "güvenlik odaklı" yeni bir döneme giriyor. Sektör temsilcilerine göre, son dönemde birçok kruvaziyer şirketi riskli bölgeleri programlarından çıkararak Akdeniz'de daha güvenli limanlara yöneliyor. Bu yön değişiminin en güçlü adreslerinden biri ise Türkiye.**

## SUMMARY

**Driven by rising global tensions, route changes in cruise tourism have accelerated. As cruise ships withdraw from high-risk regions, they are increasingly turning toward Turkish ports, marking the beginning of a new "security-focused" era in the industry. According to industry representatives, many cruise operators have recently removed high-risk areas from their itineraries and are shifting toward safer ports in the Mediterranean. One of the strongest beneficiaries of this redirection is Türkiye.**

Artan güvenlik riskleri nedeniyle bazı limanların geçici olarak devre dışı bırakılması, gemilerin daha uzun ve alternatif rotalara kaymasına yol açtı. Bu durum hem operasyonel planlamayı zorlaştırıyor hem de maliyetleri artırıyor. Özellikle Dubai ve çevresinde konuşlanan gemilerin planlanan rotalara zamanında çıkamadığını belirten Sea Genesis Group Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Yazıcı, "Kruvaziyer şirketleri artık rota planlamasında güvenliği önceliklendiriyor. Normal şartlarda Orta Doğu programlarını tamamlayan gemilerin Kuzey Avrupa ve Norveç fiyortlarına yönelmesi gerekiyor. Ancak mevcut jeopolitik riskler nedeniyle bu geçişler gecikiyor. Bu durum, sezon başlangıçlarında aksamalara ve bazı seferlerin iptal edilmesine kadar gidebilecek bir zincir etki yaratıyor. Bu da Türkiye gibi güvenli limanlara sahip destinasyonları ön plana çıkarıyor." dedi.

## Yakıt ve Sigorta Maliyetleri Yükseliyor

Yakıt ve sigorta maliyetlerindeki artışın önümüzdeki dönemde daha da belirginleşmesi beklenirken, özellikle uzayan rota sürelerinin bu maliyet baskısını artıracığı öngörülüyor. Sektör temsilcilerine göre,



■ Sea Genesis Group Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Yazıcı

sefer mesafelerinin uzamasıyla birlikte artan yakıt tüketimi ve yükselen sigorta primleri, kruvaziyer operasyonlarını doğrudan etkileyerek bilet fiyatlarında da yukarı yönlü bir hareketi beraberinde getirebilir. Kur dalgalanmaları ve finansal belirsizliklerin de sektör üzerinde ek baskı yarattığı, özellikle uzun rotalarda maliyet hesaplarının daha kırılgan hale geldiği belirtiliyor.





### Türkiye Güvenli Liman Olarak Öne Çıkıyor

Tüm bu gelişmelerin ortasında Türkiye, kruvaziyer turizmde stratejik bir avantaj yakalamış durumda. Coğrafi konumu, liman altyapısı ve güvenli destinasyon algısı sayesinde Türkiye limanlarına olan talep hızla artıyor. İstanbul başta olmak üzere Kuşadası, Bodrum, Çeşme ve Antalya limanlarının yoğun ilgi gördüğünü belirten sektör temsilcileri, özellikle “homeport” (ana çıkış limanı) olarak Türkiye’nin payının büyüdüğüne dikkat çekiyor.

Türkiye’nin konumunu özetleyen Ahmet Yazıcı, “Türkiye, bulunduğu coğrafya itibarıyla kruvaziyer turizmi için eşsiz bir noktada. Hem tarihi hem kültürel zenginliği hem de güvenli liman yapısıyla öne çıkıyor. Artan küresel riskler, gemi firmalarını daha güvenli rotalara yönlendiriyor ve Türkiye bu noktada güçlü bir alternatif olarak konumlanıyor.” Açıklamasını yaptı.

### %30’a Varan Yolcu Artışı Bekleniyor

Sektörde yaşanan yön değişimi rakamlara da yansıyor. Geçtiğimiz yıl 2 milyon üzerinde kruvaziyer yolcusu ağırlayan Türkiye’nin, bu yıl 2,6 milyon ila 3 milyon yolcuya ulaşabileceği öngörülüyor. Bu artışta, Türk limanlarına ayrılan kontenjanların yükselmesi, daha fazla geminin Türkiye çıkışlı sefer planlaması ve Akdeniz

rotalarının yeniden şekillenmesi belirleyici rol oynuyor. Öte yandan kruvaziyer yolcusunun, klasik turistlere kıyasla daha yüksek harcama eğiliminde olması, Türkiye’ye bırakılan döviz girdisinin de artmasını sağlıyor. Bu durum, kruvaziyer turizmini yalnızca yolcu sayısı açısından değil, ekonomik katkı bakımından da öne çıkaran bir unsur olarak değerlendiriliyor.

### Sektör Yeni Dengeye Giriyor

Kruvaziyer turizmi, küresel gelişmelerin etkisiyle yeni bir dengeye giriyor. Sektörde artık yalnızca büyüme değil, “güvenli büyüme” yaklaşımı belirleyici hale geliyor. Artan jeopolitik riskler, şirketleri daha temkinli ve stratejik hareket etmeye

iterken, güvenli destinasyonlar öncelikli tercih haline geliyor. Türkiye’nin bu yeni dönemde avantajlı konumda olduğuna dikkat çeken Yazıcı, “Artık kruvaziyer turizmi sadece kapasite ve büyüme odaklı ilerlemiyor. Şirketler için en kritik başlık güvenlik ve sürdürülebilirlik haline geldi. Riskli bölgelerden uzaklaşma eğilimi net şekilde görülüyor. Bu da güvenli limanlara sahip ülkeleri öne çıkarıyor. “Türkiye, güçlü liman altyapısı, zengin destinasyon çeşitliliği ve güvenli liman algısıyla kruvaziyer turizminin merkezlerinden biri olmaya aday. Bu süreci doğru yönetirsek, Türkiye’nin küresel pazardaki payını çok daha yukarı taşıması mümkün” ifadelerini kullandı.



# Wah Kwong ve Bureau Veritas'tan Yeni İnşa Serisinde İlk "Akıllı Gemi" Teslimatı

Wah Kwong Maritime Transport ("Wah Kwong") ile Bureau Veritas Marine & Offshore ("BV"), Wah Kwong'un yeni SMART donanımlı gemi serisinin ilk örneği olan LR2 tipi tanker Frontier Venture'in teslimatını gerçekleştirdi.

## SUMMARY

Wah Kwong Maritime Transport ("Wah Kwong") and Bureau Veritas Marine & Offshore ("BV") have delivered the LR2 tanker Frontier Venture, the first vessel in Wah Kwong's new series of SMART-enabled ships.



BV klasına sahip olan Frontier Venture, makine sağlığı izleme ve enerji verimliliği optimizasyonu alanlarındaki gelişmiş yetkinliklerini ifade eden SMART (H1, M1, EnE3, MH3) notasyonlarıyla donatıldı. Yeni gemi, Wah Kwong ile BV arasındaki uzun soluklu iş birliğinin bir sonucu olarak, filoda klas onaylı dijitalleşmenin ileri seviyelere taşındığını gösteren güncel bir örnek olarak öne çıkıyor. "Augmented ship" konsepti kapsamında gemide, uzman destekli sistemler aracılığıyla gemi personeline zamanında ve uygulanabilir içgörüler sunuluyor. Bu sistemler, makine arızalarının erken tespit edilmesini

ve daha verimli operasyon profilleri için öneriler geliştirilmesini sağlıyor. Karmaşık operasyonel değişkenlerin söz konusu olduğu modern denizcilikte, veri odaklı analiz ile insan uzmanlığının birleşimi kritik önem taşıyor.

Frontier Venture, Hengli Tersanesi'nde inşa edilen serinin ilk gemisi olurken, ikinci LR2 tankerinin Temmuz 2026'da teslim edilmesi planlanıyor. 114.000 DWT taşıma kapasitesine sahip gemi, 248,8 metre uzunluğa, 44 metre genişliğe ve 21,5 metre derinliğe sahip. 10.800 kW SMCR gücünde modern bir Everlence B&W ana

makineyle donatılan gemi, EEDI Faz III gerekliliklerini karşılıyor. LNG'ye hazır olarak inşa edilen gemide, her biri 3.000 m<sup>3</sup>/saat kapasiteye sahip üç adet kargo pompası bulunuyor.

Wah Kwong'un sahip olduğu CROWN+ Ultramax tipi Eastern Venture dökme yük gemisi ise 2023 yılında tesliminde BV SMART (EnE1) notasyonu alan dünyadaki ilk yeni inşa gemi olmuştu. Bu tarihten bu yana Wah Kwong filosu, temel gemi üzeri dijital sistemleri kapsayan Grup 1 seviyesinden, kıydan sağlanan izleme ve karar destek kabiliyetlerini de içeren daha ileri Grup 3 "augmented ship" seviyesine ilerledi. Bu gelişim, gelişmiş analiz, öngörücü bakım ve operasyonel performansı destekleyen entegre akıllı teknolojilerle donatılmış yeni nesil gemilere yönelik kararlılığı yansıtıyor.

Daha geniş kapsamlı SMART donanımlı gemi programı, farklı gemi tiplerinde toplam yedi gemiyi kapsıyor. Bu program kapsamında, Dalian Shipbuilding Industry Company (DSIC)'de inşa edilen LNG taşıyıcıları ile New Dayang Tersanesi'nde inşa edilen dökme yük gemilerinin 2026-2027 yılları arasında teslim edilmesi planlanıyor.

SMART notasyonlarının verilmesi; doğrulama, validasyon, test ve denetim süreçlerinin tamamlanmasının ardından gerçekleşti. Bu sistematik yaklaşım, dijital çözümlerin ancak teknik, operasyonel ve organizasyonel unsurların tam uyumu sağlandığında ölçülebilir değer sunduğu ilkesine dayanıyor. Üçüncü taraf doğrulaması, gemi üzerindeki ve kıyı destekli dijital kabiliyetlerin güvenilirliğine yönelik paydaş güvenini güçlendirmeyi amaçlıyor.

# Tezman Holding A.Ş.'den Denizcilik Sektöründe Yeni Yapılanma: Selmarin Turizm ve Ticaret A.Ş.

1948'den bu yana farklı sektörlerde faaliyet gösteren Tezman Holding A.Ş., denizcilik sektöründe hizmet veren organizasyon yapısını güçlendirerek Selmarin Turizm ve Ticaret A.Ş. unvanıyla yeni bir şirket kurdu. Bu adım, grubun marka yönetimi stratejisinde daha odaklı bir yapı oluşturma hedefinin önemli bir parçası olarak hayata geçirildi.

## SUMMARY

Tezman Holding Inc., which has been operating across various sectors since 1948, has established a new company under the name Selmarin Tourism and Trade Inc. by strengthening its organizational structure serving the maritime industry. This move has been implemented as an important part of the group's brand management strategy to create a more focused structure.

1996 yılında kurulan ve başarılarını istikrarlı bir şekilde sürdürmeye devam eden grup şirketi Tezmarin Turizm ve Ticaret

A.Ş.'nin portföyünde yer alan Aquila Camentarans markası, Selmarin Turizm ve Ticaret A.Ş. çatısı altına alınarak yeniden



■ Tezman Holding Yönetim Kurulu Üyesi Ralf Tezman



konumlandırıldı ve Türkiye'deki tek resmi distribütörü olarak faaliyetlerine başladı. Tezman Holding Yönetim Kurulu Üyesi Ralf Tezman: "Denizcilik sektöründeki yapılanmamızı daha odaklı hale getirerek Selmarin Turizm ve Ticaret A.Ş.'yi kurduk. Bu şirket ile birlikte, sektördeki köklü deneyimimizi ve güçlü operasyonel altyapımızı, stratejik büyüme hedeflerimiz doğrultusunda yeni bir çatı altında birleştirdik. Aynı zamanda, dijitalde sunacağımız yeni iletişim kanallarıyla rekabet gücümüzü daha da ileri taşımayı hedefliyoruz."

Selmarin Turizm ve Ticaret A.Ş., yalnızca marka yapılanmasıyla değil, aynı zamanda dijital dönüşüm vizyonu ile de konumlanıyor. İlerleyen dönemde farklı markaların da bünyeye dâhil edilebileceği esnek bir yapıda faaliyete geçen şirket, markaya özel yeni bir web sitesi ile sosyal medya hesaplarını çok yakında yayına almayı planlıyor.

# One Net, Dört Denizcilik Teknoloji Markasını Tek Çatı Altında Topladı

**Küresel ölçekte faaliyet gösterecek yeni teknoloji hizmet sağlayıcısı One Net, en zorlu operasyonel ortamlarda gerçekten işe yarayan çözümler sunma hedefiyle faaliyete geçti.**

## SUMMARY

**One Net, a new global technology services provider, has been launched with the aim of delivering solutions that truly work in the most demanding operational environments.**

Fameline Holding Group'un iştiraki olan Fameline Technologies Group, One Net, OneNovation, World-Link ve Telaccount markalarının birleşmesiyle oluşturulan One Net'in lansmanını duyurdu. Bu birleşme ile 60 yılı aşkın operasyonel deneyim tek bir çatı altında toplanırken, şirketin temel hedefi; zorlu koşullarda faaliyet gösteren işletmeler için gerçek sorunlara çözüm üreten teknolojiler sunmak olarak belirlendi.

One Net; denizcilik filoları, offshore ve onshore enerji operatörleri, şirketler, sivil

toplum kuruluşları ve standart altyapının ulaşamadığı bölgelerde faaliyet gösteren organizasyonlara hizmet verecek. Şirketin hizmet portföyü; yönetilen BT hizmetleri, siber güvenlik, SaaS platformları, uydu bağlantısı ile izleme ve güvenlik çözümlerini kapsıyor. Bu hizmetler, ayrı ürünler yerine entegre çözümler olarak sunulacak.

Söz konusu lansman, Fameline Technologies Group'un World-Link ve Telaccount şirketlerini satın almasının ardından geldi. Bu satın almalar, grubun Avrupa, Asya, Orta Doğu ve Amerika'daki varlığını genişletirken, One Net'in uçtan uca teknoloji hizmetleri sunmasını sağlayacak yetkinlikleri de bünyeye kattı.

Fameline Holding Group CEO'su Adamos Seraphides, birleşmenin yalnızca bir yenden markalaşma olmadığını vurgulayarak, "Bu dört şirketin One Net altında birleşmesi bir marka değişimi değil, kar-

maşık ortamlarda faaliyet gösteren müşterilere nasıl değer sunduğumuza dair yapısal bir karardır. Amacımız sadece genişlemek değil, derinleşmek ve One Net bunun sonucudur" dedi.

One Net CEO'su Michalis Hadjistylianou ise, "Bu müşterilerle yıllardır çalışıyoruz. Ne kullandıklarını, neye bütçe ayırabileceklerini ve gerçekten hangi çözümleri benimseyeceklerini biliyoruz. One Net'i de piyasanın satmak istediğine göre değil, müşterinin gerçekten ihtiyaç duyduğuna göre inşa ettik" ifadelerini kullandı. One Net Co-CEO'su Peter-Michael Haddad da müşterilerin yalın operasyonlar yürüttüğüne dikkat çekerek, "Müşterilerimizin çoğu sınırlı kaynaklarla çalışıyor. Daha fazla teknolojiye değil, gerçekten kullanılan teknolojiye ihtiyaçları var. Bizim odağımız; somut sorunları çözmek, zaman alan süreçleri otomatikleştirmek ve sunduğumuz çözümlerin ilk günden itibaren çalışmasını sağlamak" dedi.

## Hizmetlerde Kesintisiz Devamlılık

**One Net, OneNovation, World-Link ve Telaccount mevcut müşterilerinin hizmetlerinde herhangi bir kesinti yaşanmayacağı belirtildi. Mevcut sözleşmeler, destek ekipleri ve hizmet taahhütleri aynen devam ederken, genişletilmiş hizmet portföyünün tüm müşterilere hemen sunulmaya başlandığı ifade edildi.**



# 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





# “Artık Sadece Doğru Gemiyle Doğru Yüğü Eşleştirmiyoruz, Kriz Yöneticisi ve Stratejist Olarak Çalışıyoruz”



Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Onur Türkeş

Küresel ticaret rotalarının yeniden şekillendiği, jeopolitik risklerin arttığı ve karbon regülasyonlarının sektörün merkezine yerleştiği bir dönemde gemi brokerliği mesleği de köklü bir dönüşümden geçiyor. Artık yalnızca yük ile gemiyi buluşturan bir aracı rolünün ötesine geçen brokerler; kriz yönetimi, veri analizi ve sözleşme stratejisi gibi çok katmanlı bir sorumluluk üstleniyor. Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Onur Türkeş ile navlun piyasalarındaki dalgalanmaları, karbon odaklı kontratların yükselişini, alternatif yakıtlı gemilerin yarattığı yeni segmenti ve Türk brokerlerin küresel rekabetteki konumunu konuştuk.



**S**on dönemde küresel ticaret rotalarında yaşanan kırılmalar, güvenlik riskleri ve alternatif rota arayışları navlun piyasalarında önemli dalgalanmalara yol açtı. Bu gelişmeler gemi brokerliği faaliyetlerini nasıl etkiliyor? Türk brokerlerin bu süreçteki pozisyonunu nasıl değerlendiriyorsunuz?

Açıkçası bu jeopolitik gerilimler ve rota değişiklikleri, brokerliğin doğasını ciddi anlamda test etti. Eskiden işimiz daha çok doğru gemiyle doğru yükü eşleştirmekten ibaretken, bugün kelimenin tam anlamıyla birer kriz yöneticisi ve lojistik stratejisti gibi çalışmak zorundayız. Kızıldeniz veya Karadeniz'deki bir gelişme, anında alternatif rota hesaplamaları yapmamızı gerektiriyor. Türk brokerleri olarak coğrafi konumumuzun getirdiği reflekslerimiz çok güçlü. Bu süreçte hem armatörlere hem de kiracılara esnek çözümler üreterek piyasada oldukça güvenilir bir denge unsuru olduğumuzu söyleyebilirim.

**“Karbon odaklı maddeler, denizcilik kontratlarının vazgeçilmez unsuru oluyor”**

**Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün karbon yoğunluğu düzenlemeleri ve 2050 net sıfır hedefi, armatörlerin yatırım kararlarını doğrudan etkiliyor. Bu dönüşüm sürecinde brokerlerin rolü nasıl değişiyor? Gemi Brokerleri Derneği, üyelerin teknik danışmanlık ve sözleşme müzakerelerinde bu dönüşüme uyum sağlaması için nasıl bir rehberlik sunuyor?**

2050 hedefleri veya AB düzenlemeleri artık geleceğin değil, bugünün konusu. Masamızdaki kontratların ana maddeleri haline geldiler. Brokerler olarak sadece geminin tonajını veya yaşını değil, karbon karnesini de pazarlamak durumundayız. Dernek olarak bu değişimi çok önemsiyoruz çünkü bilgi eksikliği telafi edilemez sonuçlar doğurabilir. Bu yüzden üyelerimiz için MRV, ETS, FuelEU Maritime, DCS ve CII gibi oldukça teknik konularda yoğun seminerler düzenledik. Amacımız, üyelerimizin bu karmaşık

mevzuatları doğru okuyup, armatör ve kiracı arasındaki karbon sorumluluğunu sözleşmelere adil bir şekilde yansıtılabilmelerini sağlamak.

**“Brokerlerimiz yeni nesil gemilerin işletme maliyetleri, yakıt ikmal dinamikleri ve ticari karşılıkları üzerine ciddi bir öğrenme sürecinden geçiyor”**

**LNG, metanol ve amonyak yakıtlı gemi siparişlerinin artması piyasada yeni bir segment oluşturdu. Alternatif yakıtlı gemilerin ikinci el ve kiralama piyasasında nasıl bir karşılığı oluyor? Brokerler ve dernek üyeleri bu teknik dönüşüme nasıl adapte oluyor?**

Alternatif yakıtlı gemiler piyasada yavaş yavaş kendi özel segmentini, tabiri caizse “yeşil navlun” piyasasını oluşturuyor. Henüz tam anlamıyla konvansiyonel gemilerin yerini almış değiller ama özellikle büyük kiracıların bu gemilere ilgisi çok net. Brokerlerimiz de bu yeni nesil gemilerin işletme maliyetleri, yakıt ikmal dinamikleri ve ticari karşılıkları üzerine ciddi bir öğrenme sürecinden geçiyor. Dernek içindeki bilgi paylaşımıyla bu adaptasyon sürecini hızlandırıyoruz ki armatörlerimize yatırım kararlarında doğru bir danışmanlık verebilelim.

**Türkiye'nin bayrak devleti performansındaki iyileşme ve uluslararası denetimlerdeki olumlu göstergeler, charter süreçlerinde Türk bayraklı gemilere nasıl bir avantaj sağlıyor? Dernek olarak bu performansın yaygınlaştırılması için yürüttüğünüz çalışmalar nelerdir?**

Türk bayrağının Paris MoU'da Beyaz Liste'deki sağlam duruşu sahada işimizi gerçekten kolaylaştırıyor. Uluslararası bir kiracının karşısına çıktığınızda, geminin liman devleti denetimlerinde (PSC) düşük riskli kategoride olması, operasyonel gecikme ihtimalini azalttığı için doğrudan bir güven unsuru yaratıyor. Bu da müzakerelerde Türk bayraklı gemilere doğal bir

hız ve avantaj sağlıyor. Biz de uluslararası temaslarımızda bu olumlu karneyi her fırsatta dile getirerek bayrağımızın prestijine katkı sunmaya çalışıyoruz.

**Artan faiz oranları ve finansmana erişim koşulları gemi alım-satım ve kiralama kararlarını etkiliyor. Finans kuruluşlarının ve P&I kulüplerinin taleplerindeki değişim brokerlik süreçlerini nasıl şekillendiriyor?**

Finansman maliyetlerinin artması, yatırımın geri dönüş hesaplarını çok daha hassas hale getirdi. Artık makroekonomiyi okumadan navlun piyasasını yorumlamak imkânsız. Bu ihtiyacı gördüğümüz için yakın zamanda bir “Emtia - Navlun - Ekonomi Semineri” gerçekleştirdik. Diğer yandan, finans kuruluşları ve P&I kulüpleri artık çok daha detaycı. Armatörler Hukuki ve operasyonel riskleri ve maliyetleri yönetmek zorundadır. Bunu desteklemek adına da “Armatör - Kiracı - Sigorta Uyumu Semineri” düzenledik.

**“Hissiyata değil, veriye dayalı bir brokerlik anlayışını benimsiyoruz”**

**Yapay zekâ destekli navlun analizleri, dijital charter platformları ve veri odaklı piyasa raporları giderek yaygınlaşıyor. Dijitalleşme brokerlik mesleğini nasıl dönüştürüyor?**

Dijitalleşmeden korkmuyoruz; aksine onu rutin iş yükümüzü hafifleten bir araç olarak kullanıyoruz. Bizim mesleğimiz insan ilişkilerine ve güvene dayanır, bunu bir yazılımın tam olarak kopyalaması zor. Ancak veriyi doğru kullanmak zorundayız. Dernek olarak bu konuda üyelerimizi beslemeye çok önem veriyoruz. Her hafta kendi hazırladığımız Kuru Yük ve Genel Kargo Piyasa Raporlarını üyelerimize geçiyoruz. Aynı zamanda aktif bir FONASBA üyesi olduğumuz için, onların sağladığı Baltic Freight Reports gibi uluslararası verileri de üyelerimizin masasına ulaştırıyoruz. Yani hissiyata değil, veriye dayalı bir brokerlik anlayışını benimsiyoruz.

**Son dönemde Karadeniz hattındaki güvenlik riskleri ve Orta Doğu'daki gerilimler, savaş risk primi (war risk premium) ve sigorta maliyetlerini artırdı. Bu durum özellikle spot piyasada navlun fiyatlamalarını nasıl etkiliyor? Brokerler risk dağılımını ve sözleşme maddelerini (war clause, deviation clause vb.) nasıl yapılandırıyor?**

Spot piyasada fiyatlama yaparken savaş riski primleri artık standart bir maliyet kalemi gibi konuşuluyor. Bu durum kontrat hazırlama sürecimizi inanılmaz derecede hassaslaştırdı. Brokerlerimiz, olası bir rota sapması (deviation) veya anlık bir risk durumunda ek maliyetlerin kimin üzerinde kalacağını War Clause ve Deviation Clause gibi maddelerle çok net çizmek zorunda. Armatörün gemisini güvene alırken kiracının da ticari haklarını koruyan o ince çizgiyi tutturmak, bugün brokerliğin en zor ama en değerli yanlarından biri.

**Gemi Brokerleri Derneği olarak eğitim, uluslararası iş birlikleri ve sektörel temsil anlamında önümüzdeki döneme ilişkin hedefleriniz nelerdir? Genç broker adaylarına nasıl bir vizyon sunuyorsunuz?**

Hedefimiz Türk brokerini dünyadan kopuk değil, küresel oyunun tam içinde tutmak.

BIMCO ve FONASBA üyeliklerimiz bizim için sadece birer rozet değil, dünya standartlarıyla aynı dili konuştuğumuzun bir göstergesi. Önümüzdeki döneme dair en büyük vizyonumuz bu uluslararası ağı daha da güçlendirmek. Genç meslektaşlarımıza da hep bunu söylüyoruz: Yereldeki pratik zekânızı, uluslararası kurallar ve sağlam bir donanıyla birleştirin.

**Türk brokerlerin Londra, Singapur ve Dubai gibi geleneksel merkezlerle rekabet gücünü nasıl değerlendiriyorsunuz? İstanbul'un bölgesel bir chartering ve S&P merkezi olabilmesi için hangi yapısal adımlar atılmalı? Hukuki altyapı, tahkim, finansman ve insan kaynağı açısından mevcut tabloyu nasıl görüyorsunuz?**

İnsan kaynağı ve coğrafi refleks açısından Londra veya Singapur'dan eksiklerimiz yok, hatta fazlamız var diyebilirim. Fakat İstanbul'un gerçek bir merkez olması için sadece iyi brokerlere sahip olması yetmiyor. Hukuki altyapımızın uluslararası standartlara tam entegrasyonu, denizcilik ihtilaflarında ISTAC gibi yerel tahkim mekanizmalarının daha çok tercih edilmesi gerekmektedir. Biz BIMCO ve FONASBA

gibi kurumlarla bağlarımızı sıcak tutarak bu ekosistemin oluşmasına dernek bazında katkı sunmaya çalışıyoruz.

**2026 yılının ilk çeyreğini geride bırakmak üzereyiz. Gemi Brokerleri Derneği olarak bundan sonraki süreç için hedefleriniz ve öngörüleriniz nelerdir?**

Dernek olarak eğitimlerimize ve veri paylaşımına aralıksız devam edeceğiz. Tabii bu yıl bizim için çok özel bir etkinlik de var; uluslararası görünürlüğümüzün en büyük sembolü olan ve iki yılda bir düzenlediğimiz "Bosphorus Ship Brokers Dinner"ın 7.sini gerçekleştireceğiz. BIMCO ve FONASBA davetlilerimizin de katılımıyla İstanbul'da dünya denizciliğini ağırlamak en büyük motivasyonumuz.

**Son olarak neler eklemek istersiniz?**

Brokerlik bir güven mesleğidir. Veriler ne kadar dijitalleşirse dijitalleşsin, kontratlar ne kadar karmaşıklaşırsa karmaşıklaşsın, iş dönüp dolaşıp o imzayı attıran profesyonel güvene dayanıyor. Biz de Gemi Brokerleri Derneği olarak, bu güveni uluslararası standartlar ve sürekli eğitimle desteklemeye devam edeceğiz.





# “We No Longer Just Match the Right Ship with the Right Cargo; We Operate as Crisis Managers and Strategists”

At a time when global trade routes are being reshaped, geopolitical risks are increasing, and carbon regulations are moving to the center of the industry, the ship brokerage profession is undergoing a profound transformation. Brokers are no longer merely intermediaries matching cargo with vessels; they are now taking on multi-layered responsibilities including crisis management, data analysis, and contract strategy. We spoke with Onur Türkeş, Chairman of the Board of the Shipbrokers' Association, about fluctuations in freight markets, the rise of carbon-focused contracts, the new segment created by alternative fuel vessels, and the global positioning of Turkish brokers.

Geopolitical disruptions in global trade routes, rising security risks, and carbon-focused regulations are forcing a fundamental transformation in ship brokerage. Onur Türkeş emphasizes that brokers have evolved beyond being simple intermediaries, becoming multi-dimensional professionals who manage crises, develop alternative routing strategies, and structure contracts.

Highlighting that carbon regulations have become central to contracts, Türkeş notes that brokers must now market not only the technical specifications of vessels but also their “carbon footprint.” In this process, the Association aims to foster a knowledge-driven transformation by supporting its members with training on highly technical topics such as MRV, ETS, FuelEU Maritime, and CII.

With the rise of alternative fuel vessels, a new market segment—referred to as



■ Onur Türkeş, Chairman of the Board of the Shipbrokers

“green freight”—is gradually emerging. Brokers are undergoing an intensive learning and adaptation process to understand the operational costs, fueling dynamics, and commercial implications of these vessels. Meanwhile, the strong performance of the Turkish flag in international inspections provides a significant advantage in chartering processes by enhancing trust and operational efficiency.

Increasing financing costs, stricter insurance requirements, and rising war risk premiums are making freight pricing more complex, while risk allocation in contracts is becoming a critical factor. As digitalization and data-driven anal-

ysis gain prominence, the brokerage profession is evolving into a more analytical structure, although trust remains at its core.

According to Türkeş, Turkish brokers hold a strong position in global competition thanks to their skilled human capital and geographical advantages. However, for Istanbul to become an international hub, further development is needed in legal infrastructure, arbitration mechanisms, and financial ecosystems. The Association aims to enhance the global visibility of Turkish brokerage through training initiatives, international collaborations, and industry events.

# Gemi İnşa Sektöründe Verimlilik ve Güvenliğin Anahtarı: Layher İskele Sistemleri

Gemi inşa sektörü, artan proje ölçekleri ve sıkılaştan iş güvenliği standartlarıyla birlikte daha yüksek verimlilik gereksinimiyle öne çıkıyor. Tersanelerde eş zamanlı yürütülen üretim, bakım ve onarım faaliyetlerinde zaman yönetimi ve operasyonel güvenlik kritik önem taşıırken, kullanılan ekipmanların niteliği projelerin başarısını doğrudan etkiliyor. İskele teknolojileri alanında geliştirdiği çözümlerle dikkat çeken Layher, tersanelerin bu ihtiyaçlarına yönelik sunduğu sistemlerle sektörde önemli bir rol üstleniyor.

## SUMMARY

The shipbuilding industry is increasingly characterized by larger-scale projects and more stringent occupational safety standards, driving a growing need for higher efficiency. In shipyards where production, maintenance, and repair activities are carried out simultaneously, effective time management and operational safety are of critical importance, while the quality of the equipment used directly influences project success. Layher, which stands out with its solutions in scaffold technology, plays a significant role in the sector by offering systems tailored to meet these evolving needs of shipyards.

Gemi inşa sektörü; yüksek mühendislik, hassas planlama ve güçlü organizasyon gerektiren endüstrilerin başında geliyor. Yeni gemi inşası, bakım, onarım ve servis faaliyetleri gibi çok sayıda kritik operasyonun aynı anda yürütüldüğü tersanelerde, iş süreçlerinin planlanan takvim içinde tamamlanması büyük önem taşıyor. Bu süreçte maliyet kontrolü, iş güvenliği ve operasyonel verimlilik, projelerin başa-



rısını doğrudan etkileyen temel faktörler arasında yer alıyor.

Tersanelerde yürütülen çalışmaların önemli bir bölümü gemi gövdesi, üst yapı ve ekipmanlara erişim gerektiriyor. Bu nedenle güvenilir, hızlı kurulabilen ve esnek kullanım sağlayan iskele sistemleri, gemi inşa projelerinin vazgeçilmez unsurlarından biri haline gelmiştir. Bu noktada, sektördeki köklü deneyimi ve yenilikçi yaklaşımıyla öne çıkan Layher, geliştirdiği sistemlerle tersanelerin operasyonel süreçlerini daha verimli ve güvenli hale getiriyor.

İskele teknolojileri alanında dünya çapında tanınan Layher, 80 yılı aşkın tecrübesiyle farklı sektörlerin ihtiyaçlarına yönelik yenilikçi çözümler geliştiriyor. Şirketin mühendislik yaklaşımı; güvenlik, hız, dayanıklılık ve ekonomik kullanım prensiplerini

bir araya getiriyor. Bu anlayış doğrultusunda geliştirilen Allround® modüler iskele sistemi, özellikle gemi inşa sektöründe yüksek esneklik ve güvenilirlik sunmasıyla dikkat çekiyor.

Allround® modüler iskele sistemi, farklı geometrilere ve çalışma alanlarına kolaylıkla uyum sağlayabilen yapısıyla tersanelerde geniş kullanım imkânı sunuyor. Modüler bağlantı noktaları sayesinde sistem, karmaşık gemi yapıları etrafında hızlı bir şekilde kurulabiliyor ve farklı çalışma seviyeleri oluşturulabiliyor. Böylece hem zamandan tasarruf ediliyor hem de iş gücü verimliliği önemli ölçüde artırılıyor.

## Tersanelerde Hız ve Esneklik

Gemi inşa projelerinde zaman yönetimi büyük önem taşıyor. Bir geminin teslim tarihi; üretim sürecinin tüm aşamalarını

doğrudan etkileyen kritik bir parametredir. Bu nedenle tersaneler, kurulum ve söküm sürelerini minimuma indirebilen sistemlere ihtiyaç duyuyor.

Layher'in geliştirdiği modüler iskele çözümleri, hızlı montaj ve demontaj imkânı sunarak tersanelerin iş süreçlerini önemli ölçüde hızlandırıyor. Hafif ancak dayanıklı bileşenlerden oluşan sistem, sahada çalışan ekiplerin daha az eforla daha hızlı kurulum yapabildiğini sağlıyor. Bu da özellikle büyük ölçekli gemi projelerinde ciddi zaman avantajı yaratıyor.

Ayrıca sistemin modüler yapısı, aynı iskele elemanlarının farklı projelerde yeniden kullanılmasına olanak tanıyor. Bu özellik, tersaneler için hem maliyet avantajı hem de operasyonel esneklik sağlıyor.

### Zorlu Hava Koşullarında Kesintisiz Çalışma

Tersaneler çoğu zaman açık alanlarda faaliyet gösteriyor ve bu durum çalışma süreçlerinin hava koşullarından etkilenmesine neden olabiliyor. Yağmur, rüzgâr veya soğuk hava gibi faktörler, özellikle boya, bakım ve montaj çalışmalarında ciddi gecikmelere yol açabiliyor.

Layher'in Kaset ve Keder XL Çatı Sistemleri, bu tür zorlu koşullarda bile çalışmaların kesintisiz devam etmesini mümkün kılı-



yor. Geniş açıklıkları kapsayabilen bu çatı sistemleri, çalışma alanını dış etkenlerden koruyarak güvenli bir ortam oluşturuyor. Böylece tersaneler, hava koşullarından bağımsız olarak proje takvimine sadık kalabilir ve üretim süreçlerini planlandığı şekilde sürdürebiliyor.

Bu sistemler aynı zamanda enerji verimliliğine de katkı sağlıyor. Kapalı çalışma alanı oluşturarak iklimlendirme ve aydınlatma gibi unsurların daha verimli kullanılmasına yardımcı oluyor.

### Koruma Sistemleri ile Güvenli Çalışma Alanları

Tersanelerde gerçekleştirilen kumlama, boya veya asbest temizliği gibi işlemler, özel güvenlik önlemleri gerektirir. Bu tür çalışmalar sırasında çevre güvenliği, çalışan sağlığı ve çevresel etkilerin kontrol altında tutulması büyük önem taşıyor. Layher tarafından geliştirilen koruma sistemleri, bu tür uygulamalar için ideal çözümler sunuyor. Sistem kapsamında kullanılan katı alüminyum duvar panelleri, köşe kasetleri, yarı saydam paneller ve yanmaz brandalar sayesinde çalışma alanı tamamen izole edilebiliyor. Ayrıca sisteme entegre edilen kilitli kapılar, kontrollü giriş çıkış sağlayarak güvenliği artırıyor.

Bu koruma bileşenlerinin en önemli avantajlarından biri ise tüm Layher sistemleriyle tam uyumlu olmasıdır. Böylece kullanıcılar ek yatırım yapmadan mevcut iskele sistemlerini genişletebiliyor ve farklı uygulamalara kolayca adapte edebiliyor.

Gemi inşa sektöründe üretim süreçlerinde kullanılan teknoloji, ekipman ve çözüm ortakları, verimlilik ve iş güvenliği açısından belirleyici unsurlar arasında yer alıyor. Modüler iskele ve koruma sistemleri geliştiren Layher'in çözümleri, tersanelerde üretim süreçlerinin daha düzenli yürütülmesine katkı sağlarken, iş güvenliği uygulamalarının desteklenmesine de olanak tanıyor.

Esnek kullanım imkânı, hızlı kurulum özellikleri ve uzun ömürlü yapısıyla öne çıkan bu sistemler, gemi inşa projelerinde farklı ihtiyaçlara yanıt verebilecek şekilde tasarlanıyor. Söz konusu teknolojilerin, sektörde verimlilik, güvenlik ve sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda kullanımının yaygınlaştığı gözlemleniyor.

**Allround® modüler iskele sistemi, özellikle gemi inşa sektöründe yüksek esneklik ve güvenilirlik sunuyor.**



# RMK Marine, Ditaş Denizcilik için İnşa Ettiği T. Florya'yı Denize İndirdi

**Türkiye'nin lider tersanelerinden RMK Marine, Ditaş Denizcilik için inşa ettiği yeni nesil 12.000 DWT eş kimyasal tanker projelerinin ilki olan T. Florya'yı başarıyla denize indirdi.**

## SUMMARY

**RMK Marine, one of Türkiye's leading shipyards, has successfully launched T. Florya, the first of a new-generation 12,000 DWT IMO II chemical tanker series being built for Ditaş Shipping.**

RMK Marine'in Tuzla'daki tersanesinde gerçekleştirilen törene Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Suudi Arabistan Ulaştırma Bakan Yardımcısı Essam Alamari, Koç Holding, Tüpraş ve Ditaş Denizcilik'ten üst düzey yetkililer katılım sağladı. Gerçekleştirilen törende konuşan RMK Marine Genel Müdürü Dr. Utku Alanç: "İki köklü Türk denizcilik şirketi arasındaki güçlü iş birliğini

ve yerli mühendisliğin ulaştığı yüksek seviyeyi bu proje ile bir kez daha göstermiş olmanın gururunu yaşıyoruz." ifadelerine yer verdi.

125 metre boyunda T. Florya Kimyasal Tankeri, yüksek operasyonel verimlilik hedefiyle, ileri mühendislik yaklaşımıyla Delta Marine tarafından titizlikle tasarlandı. Emniyet, yük esnekliği, performans kriterleri gözetilerek geliştirilen T. Florya, farklı operasyonel ihtiyaçlara cevap verebilecek teknik altyapısı, uluslararası denizcilik standartlarına uygun donanımı ve modern sistem entegrasyonu ile küresel kimyasal taşımacılık operasyonlarında etkin bir rol üstlenmeye hazırlanıyor.

Ditaş Denizcilik Genel Müdürü Çağatay Ölken törene ilişkin şunları ifade etti: "T. Florya, yalnızca filomuza katılan yeni bir gemi değil; aynı zamanda operasyonel mükemmeliyet, verimlilik ve sürdürülebilirlik odağımızın somut bir yansımasıdır. Genç, modern ve yüksek performanslı filo yapımızı daha da güçlendirme hedefimiz doğrultusunda attığımız bu adım, rekabet



gücümüzü ileri taşıyacak. Metanol yakıt sistemine hazır altyapısı sayesinde T. Florya, düşük karbonlu deniz taşımacılığı vizyonumuz ile uyumlu olarak alternatif yakıtlara uyum kabiliyetimizi güçlendirecek. Yerli mühendislik ve güçlü iş birlikleri ile hayata geçirilen bu proje, Türk denizcilik sektörünün küresel ölçekteki konumunu da destekliyor. Önümüzdeki dönemde de çevresel sorumluluk, güvenlik ve operasyonel verimlilik odağında yatırımlarımıza kararlılıkla devam edeceğiz."

## Türk Denizciliğinde Stratejik Bir Adım

Deneme seyrinin tamamlanmasının ardından 2026 yılının üçüncü çeyreğinde teslim edilmesi planlanan T. Florya, Ditaş Denizcilik'in filo yapılanmasında önemli bir kilometre taşı olacak. Proje, yalnızca yeni bir gemi inşa sürecini değil, aynı zamanda Türk denizcilik sektöründe mühendislik, kalite ve güvenlik standartlarının daha da ileri taşınmasına yönelik güçlü bir adımı temsil ediyor. İleriki dönemde geleceğin düşük emisyonlu yakıtlarından metanol kullanabilme özelliğine yönelik optimize edilmiş tasarımı ve ana makine konfigürasyonu ile T. Florya Kimyasal Tankeri, RMK Marine ve Ditaş Denizcilik'in sürdürülebilirlik, çevresel sorumluluk ve geleceğe yönelik yeşil dönüşüm vizyonunu bir kez daha ortaya koyuyor.



# Samsung Heavy Industries, İlk Kez ABD Donanması'nın MASGA Projesinde Yer Alıyor

Güney Koreli gemi inşa şirketi Samsung Heavy Industries (SHI), ABD'deki ilk savunma gemi inşa projesine katılacağını açıkladı. Samsung Heavy Industries, General Dynamics NASSCO ve DSEC ile birlikte çalışarak, Güney Kore'nin geçen yıl başlattığı ve 150 milyar dolarlık yatırım hacmine sahip "Make American Shipbuilding Great Again (MASGA)" programı kapsamındaki bir tasarım projesinde görev alacak.

## SUMMARY

South Korean shipbuilder Samsung Heavy Industries (SHI) has announced that it will participate in its first U.S. defense shipbuilding project. Samsung Heavy Industries will work together with General Dynamics NASSCO and DSEC on a design project under the "Make American Shipbuilding Great Again (MASGA)" program, which was launched by South Korea last year and involves an investment volume of \$150 billion.

Proje, ABD Donanması'nın "Distributed Ocean Operations" stratejisinin bir parçası olarak geliştirdiği yeni nesil "Next Generation Logistics Support Ship (NGLS)" tasarımının olgunlaştırılmasını hedefliyor. Konsept, yüksek manevra kabiliyetine sahip, görev bazlı esnek operasyonlar yürütebilecek daha küçük sınıf lojistik destek gemilerinin geliştirilmesini öngörüyor. Program kapsamında ilerleyen dönemde yakıt ikmali, mühimmat transferi ve ikmal görevleri için toplam 13 geminin inşa edilmesi planlanıyor.

NGLS programı üzerindeki çalışmalar 2020 yılında konsept tasarımlarla başladı. Süreç, Mart ayında Houston merkezli VARD Marine US ve General Dynamics NASSCO'ya verilen yeni sözleşmelerle bir sonraki aşamaya taşındı. Bu aşama, tasarım geliştirme ve üretim planlaması çalışmalarını kapsıyor. Söz konusu ihale şartnamesinde, maliyet etkin tasarım çözümlerinin geliştirilmesi, ticari gemi inşa standartlarının mümkün olan en geniş ölçüde kullanılması ve üretilebilirliğin artırılması hedefleri yer alıyor.

Samsung Heavy Industries, Aralık 2025'te NASSCO ve DSEC ile tasarım ve üretim ka-

biliyetlerini geliştirmeye yönelik bir iş birliği başlattığını duyurmuştu. ABD Donanması için 1950'lerden bu yana 150'den fazla gemi inşa eden NASSCO, şu anda John Lewis (T-AO 205) sınıfı filo tankerlerinin üretimini sürdürüyor. DSEC ise gemi inşası ve deniz mühendisliği alanında kapsamlı hizmetler sunuyor. NASSCO, NGLS programının bu aşaması için 3,9 milyon doların üzerinde değer taşıyan bir sözleşme aldı. Projede Samsung Heavy Industries ve DSEC de yer alacak. Çalışmaların 2027 Mart ayına kadar devam etmesi planlanıyor.

Samsung Heavy Industries, projede özellikle yüksek verimlilikli gövde tasarımı alanına katkı sunacağını belirtti. Şirket, 400 metre uzunluğundaki ve dünyanın en büyük ticari test tanklarından biri olan Daedeok Araştırma Merkezi'ndeki altyapısını kullanarak geliştirdiği gövde tasarım teknolojilerinden faydalanacağını ifade etti. Ayrıca, NASSCO ile yürütülen teknik iş birliğinin, San Diego State University bünyesinde kurulan yeni araştırma merkeziyle daha da güçleneceği kaydedildi. Öte yandan Samsung'un bu projedeki ortakları arasında yer alması, Güney Koreli Hanwha Grubu ile olası bir rekabeti de beraberinde getiriyor. Hanwha ve bağlı kuruluşu Hanwha Philly Shipyard da NGLS programında VARD Marine ile birlikte benzer bir tasarım geliştirme projesinde yer alıyor. Hanwha Philly, kısa süre önce VARD Marine ile yürüttüğü ayrı bir çalışmada 4,5 milyon dolar değerinde bir tasarım sözleşmesi kazandığını açıklamıştı.

ABD Donanması ise John Lewis sınıfına ek olarak bu yeni lojistik destek gemilerini hızla filoya dahil etmeyi hedefliyor. İlk gemilerin 2028 mali yılı itibarıyla hizmete girmesi planlanıyor.



# Geleceğe Uyumlu Gemi Tasarımında Yeni Yaklaşımlar

**Denizcilik sektörü, hızlı teknolojik dönüşümün etkisi altında yönünü yeniden belirliyor. Ticari ve kamuya ait gemi işletmecileri için, 30-40 yıl ve üzeri bir hizmet ömrü boyunca geçerliliğini koruyacak gemiler tasarlamak artık bir standart haline gelmiş durumda. Sıkılaşan emisyon regülasyonları, alternatif yakıtların yükselişi ve otonom operasyonlara yönelik rekabetçi baskı, sektörde “geleceğe dayanıklı” (future-proof) gemi tasarımını öncelikli hedef haline getiriyor.**

## SUMMARY

The maritime industry is redefining its course under the impact of rapid technological transformation. For commercial and government vessel owner-operators, designing ships that remain relevant over a service life of 30 to 40 years or more has become a standard practice. Tightening emissions regulations, the rise of alternative fuels, and competitive pressures toward autonomous operations are making “future-proof” vessel design a primary objective across the sector.

Gemi inşası ve deniz mühendisliği dünyasında gerçek anlamda uzun ömürlülük, tek bir “mucize çözümlerle” sağlanmıyor. Aksine, esneklik ve operasyonel gerçeklikleri merkeze alan bütüncül ve özelleştirilmiş bir tasarım yaklaşımıyla mümkün oluyor.

### Seçimlerin Karmaşıklığı

Boksa Marine Design (BMD) Başkanı Jeff Kuenning, “Geleceğe dayanıklılık kavramı yanıtıcı olabilir; çünkü tek bir evrensel çözüm olduğu ve bunun gemiyi onlarca

yıl boyunca güvence altına alacağı izlenimini yaratır.” diyor.

Oysa “en iyi” teknoloji, tamamen geminin görev tanımına, faaliyet gösterdiği deniz sahasına ve bulunduğu coğrafi altyapıya bağlı olarak değişiyor. Örneğin, kıyıda enerji beslemesi olan kısa mesafeli sabit hatlarda çalışan feribotlar için elektrikli tahrik sistemi dönüştürücü bir çözüm sunarken, nehir itici gemileri için aynı sistem ciddi zorluklar yaratabiliyor. “Sistem arıza yaptığında ne olacak?” diye soruyor Kuenning ve “Mississippi Nehri’nde seyir halindeki bir gemi, bir teknisyenin uçakla gelmesini bekleyemez.” diyor.

### Bilgi Açığını Kapatmak: Tedarikçi İlişkilerinin Önemi

Sektördeki hızlı inovasyon temposu, birçok gemi işletmecisini zor durumda bırakıyor. Karbon yakalama sistemleri, hidrojen yakıt hücreleri ve batarya teknolojileri gibi çözümler piyasaya rekor hızla giriyor. Ancak çoğu işletmeci, bu teknolojilerin her birini detaylı şekilde değerlendirecek iç kaynaklara sahip değil.

Bu noktada, çok disiplinli mühendislik firmalarıyla kurulan iş birlikleri kritik önem taşıyor. BMD gibi firmalar, küresel ekipman tedarikçileriyle kurdukları güçlü teknik ilişkiler sayesinde gemi sahipleri için önemli bir filtre görevi görüyor. BMD’de deniz sistemleri mühendisi olarak görev yapan Luke Tiefenthaler, “Bir ekipmanın yalnızca teknik dokümanlarda ne vaat ettiğini değil, aynı zamanda gemi tasarımı ve performansı üzerindeki gerçek etkisini de anlıyoruz,” diyor.

Gemi sahipleri, artık kısa vadeli operasyonel ihtiyaçları ve uzun vadeli hedefleri aynı anda karşılayabilecek yol haritaları

sunan, güçlü tedarikçi ilişkilerine ve uygulama deneyimine sahip uzmanlarla çalışmayı tercih ediyor.

### Bütüncül Tasarım Gerekliği

Bir gemi, bağımsız parçalardan oluşan bir yapı değil; entegre bir sistemdir. Bu nedenle yeni teknolojilerin entegrasyonu zincirleme etkiler yaratır. Örneğin hibrit bir sistemin devreye alınması şu alanları doğrudan etkileyebilir:

- **Ağırlık ve Stabilitate:** Yeni güç sistemleri genellikle daha ağır ve hacimli olup, trim ve performans hesaplarının yeniden yapılmasını gerektirir.
- **Sistem Entegrasyonu:** Deniz elektrik mühendisleri, artık yalnızca yardımcı sistemleri değil, aynı zamanda tahrik sistemini de yöneten karmaşık enerji yönetim sistemlerini kontrol etmek zorundadır.
- **Yapısal ve Yardımcı Sistemler:** Artan ağırlık yapısal güçlendirme gerektirirken, yeni güç elektroniği sistemleri gelişmiş soğutma ve havalandırma çözümlerine ihtiyaç duyar.

Tiefenthaler bu durumu şöyle özetliyor: “Bu nedenle bütüncül yaklaşım kritik öneme sahiptir. Gemi mimarları, yapısal mühendisler ve sistem entegratörleri birlikte çalıştığında, olası ödünleşmeleri anlık olarak değerlendirebilir. Örneğin seçilen bir makine ya da tahrik sistemi ciddi bir ağırlık veya alan yükü getiriyorsa, gemi formu, yapısı ya da yerleşimi buna göre yeniden düzenlenmelidir.”

### Bugünden Uygulanabilecek Yenilikler

Gelecek odaklı çözümler konuşulurken, bugün uygulanabilecek önemli kazanımlar da bulunuyor. Üstelik bazı teknolojiler, geminin tersaneye alınmasını ya da

operasyon dışı kalmasını gerektirmeden devreye alınabiliyor. Gelişmiş yakıt akış ölçerler, otomatik veri toplama sensörleri ve yazılım tabanlı optimizasyon sistemleri, yakıt tüketimini ve makine aşınmasını anında azaltabiliyor.

BMD Kıdemli Deniz Elektrik Mühendisi Ethan Trupia, “Bir geminin performansını hemen bugün iyileştirebilecek çözümler mevcut. Pompa ve fanların en verimli çalı-

şma noktalarında çalışmasını sağlayan otomatik sistemler kurarak, büyük çaplı bir dönüşüme gerek kalmadan gerçek bir geri dönüş elde edebiliriz.” diyor.

#### **Nihai Çözüm Değil, Esneklik**

Bir gemi tasarımı önümüzdeki yarım yüzyıl için tamamen sabitlenemese de, esnek olacak şekilde kurgulanabilir. Bu da sistemlerde gelecekteki gelişmelere alan tanımayı gerektirir:

- **Elektriksel Marjlar:** Ek kapasite ve güçlü iletişim altyapıları, gelecekte yeni ekipmanların kolayca entegre edilmesini sağlar.
- **Yapısal Esneklik:** “Tak-çalıştır” (drop-in) özellikli tasarım yaklaşımı, yeni teknolojilerin altyapı hazır olduğunda hızla adapte edilmesine olanak tanır.
- **Regülasyon Öngörüsü:** Küresel emisyon politikalarının yönünü doğru okumak, geminin ani mevzuat değişiklikleriyle atıl kalmasını önler.

#### **Sistem Entegrasyonunun Artan Rolü**

Gemiler giderek daha fazla dijitalleşirken, sistem entegratörlerinin rolü de kritik hale geliyor. Ancak bu süreçte yenilik ile sadelik arasında denge kurulması gerekiyor. “Bazen sistemler gereksiz yere karmaşık hale getiriliyor. Oysa çoğu durumda sadeleştirmek ve standartlaştırmak daha büyük fayda sağlar,” diyor Tiefenthaler, geçmiş deneyimlerin de geleceğe dair doğru öngörüler geliştirmede önemli olduğunu vurguluyor.

#### **Geleceği Verilerle Kanıtlamak**

Konsept aşamasındaki fikirlerin operasyonel gerçekliğe dönüşmesi, veri temelli analizlerle mümkün olur. Fizibilite çalışmaları, risk analizleri ve detaylı karşılaştırmalar, “geleceğe dayanıklılık” yaklaşımının temel araçları arasında yer alır.

Yatırım geri dönüşü (ROI) analizleriyle desteklenen bu çalışmalar, mühendislik çözümlerinin somut değerini ortaya koyar.

Sonuç olarak, bir geminin uzun ömürlü olmasını sağlamak, en yeni teknolojiyi seçmekten ziyade doğru teknik ortaklıklar kurmakla ilgilidir. Tasarım aşamasında detaylara gösterilen özen, ileride ortaya çıkabilecek büyük sorunların önüne geçer.

Kuenning’in sözleriyle: “Gerçek uzun ömürlülük; esnek tasarım, bütüncül entegrasyon ve operasyonel gerçekliklere duyulan saygı ile elde edilir. Bu yaklaşım, önümüzdeki 40 yılın belirsizliklerine hazır, pratik gemiler tasarlamamızı sağlar.”



**Dayanıklı bir sistem; kolay işletilebilir, bakımı pratik ve güçlü bir yedeklilik planına sahip olan sistemdir.**

# HD Hyundai, “Yarım Gemi” İnşa Modeliyle Sipariş Yoğunluğuna Yenilikçi Çözüm Geliştirdi

Güney Kore'nin en büyük tersane gruplarından HD Hyundai, hızla büyüyen sipariş defterine çözüm bulmak amacıyla gemi inşasında alışılmış yöntemlerin ötesine geçen yenilikçi bir modele imza attı. Şirket, gemileri tek bir tersanede inşa etmek yerine iki farklı tersanede iki ayrı parça halinde üretip daha sonra birleştirerek tamamlamaya başladı. Bu yaklaşım, Güney Kore gemi inşa sektöründe bugüne kadar uygulanan blok dış kaynak kullanımının da ötesine geçen ilk örneklerden biri olarak değerlendiriliyor.

## SUMMARY

South Korea's largest shipbuilding group, HD Hyundai, has introduced an innovative model that goes beyond conventional shipbuilding methods in response to its rapidly expanding orderbook. Instead of constructing vessels at a single shipyard, the company has begun building them in two separate sections at different yards and then joining them together to complete the ship. This approach is regarded as one of the first examples in the South Korean shipbuilding industry that goes even beyond the block outsourcing method previously in use.

Modelin ilk kamuya açık uygulaması, HD Hyundai'nin Ulsan tersanesinde gerçekleştirildi. 157.000 DWT'lik bir Suezmax tanker, iki büyük gövde bölümünün birleştirilmesiyle şekillendirildi. Geminin 168 metre uzunluğundaki baş bölümü, Güney

Gyeongsang Eyaleti'nin Tongyeong kentinde bulunan HSG Sungdong Shipbuilding tarafından üretildi. Bu bölüm, üç römorkör eşliğinde 17 saat süren ve yaklaşık 120 kilometrelik bir deniz yolculuğuyla Ulsan'a taşındı. Burada, HD Hyundai'nin kendi tesisinde inşa edilen 102 metrelik kık bölümle birleştirildi.

Birleştirme sürecinde büyük vinçler kullanılarak gövde parçaları hizalandı, dış çelik plakalar monte edildi, kuru havuz boşaltıldı ve iç takviye bağlantıları yapıldı. Borulama ve kablolama çalışmalarının ise ay ortasına kadar devam etmesi, geminin temmuz ayında teslim edilmesi planlanıyor. Söz konusu 'yarım gemi projesi'nin temel gerekçesi ise tersane



kapasitesinin daha verimli kullanılması. Şirket, teknik olarak daha karmaşık olan makine dairesini içeren kış bölümü kendi tesisinde üretirken, daha az mühendislik yoğunluğu gerektiren baş bölümün üretimini HSG Sungdong'a devrediyor. Böylece aynı anda birden fazla gemi için üretim yapılabilecek alan yaratılarak mevcut havuz kapasitesinin sınırları genişletiliyor.

Bu model, HSG Sungdong açısından da önemli bir dönüşüm anlamına geliyor. 2018'de iflas sürecine giren ve 2019'da HSG Heavy Industries tarafından satın alınarak yeniden yapılandırılan tersane, uzun süre yalnızca blok üretimi yaparken, son dönemde yeniden gemi inşasına yönelik siparişler almaya başladı. Şir-

ket, geçmişte 2004-2017 yılları arasında 250'den fazla gemi teslim etmişti.

HD Hyundai, bu yeni üretim modelini geliştirmek için geçen yıl mart ayında özel bir görev gücü oluşturdu. Gemi inşasının iki farklı tesise bölünmesi, geleneksel tek tersane düzeninden tamamen farklı bir üretim planlaması gerektirdiği için süreç detaylı şekilde yeniden tasarlandı.

Sektördeki bu yenilik arayışının arkasında ise hızla büyüyen sipariş yükü bulunuyor. Güney Kore'nin "Big Three" olarak bilinen HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering, Hanwha Ocean ve Samsung Heavy Industries şirketlerinin toplam sipariş portföyü 2021'de 86,46 milyar dolardan, geçen yıl sonu itibarıyla 139,16 milyar

dolara yükseldi. Tersaneler, yeni havuz yatırımı yapmak yerine mevcut kapasiteyi artırmanın yollarını ararken, geçmiş dönemlerde yaşanan aşırı kapasite sorunlarının tekrarından kaçınmaya çalışıyor.

Sektörde farklı stratejiler de dikkat çekiyor. Samsung Heavy Industries, HSG Sungdong'a komple gemi inşası yaptırarak daha düşük marjlara razı olurken toplam sipariş hacmini artırmayı hedefliyor. Küçük tersaneler de benzer bir eğilim izliyor; HJ Shipbuilding & Construction, şubat ayında sekiz konteyner gemisi için güverte üst yapı bloklarını Daesun Shipbuilding'e devrederek kendi havuz kapasitesini ABD Donanması bakım-onarım (MRO) projelerine ayırdı.



# EXMAR, Amonyakla Çalışan Dünyanın İlk Gaz Taşıyıcılarını Teslim Alıyor

EXMAR, HD Hyundai ile üç buçuk yılı aşkın bir süre önce başlatılan ortak geliştirme programının sonucunu temsil eden dünyanın ilk okyanus aşırı amonyakla çift yakıtlı orta boy gaz taşıyıcılarının (MGC) isimlendirilmesiyle önemli bir dönüm noktasına ulaştı.

## SUMMARY

EXMAR has reached a significant milestone with the naming of the world's first ocean-going ammonia dual-fuel medium gas carriers (MGCs), which represent the outcome of a joint development program with HD Hyundai that began more than three and a half years ago.



46.000 m<sup>3</sup> kapasiteli "ANTWERPEN" ve "ARLON" isimli gemiler; 45.000 m<sup>3</sup> kargo tankı ve iki adet 500 m<sup>3</sup> güverte tankı ile donatıldı. HD Hyundai tersanesiyle yakın iş birliği içinde özel olarak geliştirilen tasarımda, gemi boyunun 10 metre uzatılması ve genişliğinin hafifçe artırılması sayesinde standart tasarıma kıyasla daha yüksek kargo kapasitesi elde edildi.



## Güvenlik Odaklı Tasarım

Denizcilerin güvenliği EXMAR için en öncelikli konu olmaya devam ediyor. Gemilerin tasarımı, şirketin onlarca yıllık amonyak taşımacılığı deneyimine sahip denizcilerinin katkılarıyla; atölye çalışmaları, risk analizleri ve kapsamlı teknik değerlendirmeler üzerinden şekillendirildi.

EXMAR, Lloyd's Register ve ilgili otoritelerle yakın iş birliği içinde çalışarak IMO'nun düzenleyici çerçevesinin geliştirilmesine aktif katkı sağladı. Bu süreç, gaz taşıyıcılarında amonyak yakıt kullanımına yönelik kılavuzların oluşturulmasında kritik bir adım olarak öne çıkıyor.

## Çevresel ve Operasyonel Katkı

Amonyakla çalışan çift yakıt teknolojisi, seyir sırasında karbon dioksit emisyonlarında %90'a varan azalma potansiyeli sunuyor. Amonyakın aynı zamanda kargo yakıtı olarak da kullanılabilmesi, operasyonel esneklik ve çevresel sürdürülebilirlik açısından önemli avantajlar sağlıyor.

Söz konusu gemiler; HD Hyundai, HHI-EMD, Wärtsilä Gas Solutions, WinGD, Lloyd's Register ve EXMAR'ın yer aldığı çok ortaklı bir geliştirme programının ürünü olarak hayata geçirildi. Tahrik sistemleri, HD Hyundai tesislerinde uzun süreli ve kapsamlı test süreçlerinden geçirildi.

Gerçekleştirilen isimlendirme törenleri, EXMAR'ın amonyak ve LPG taşımacılığında kırk yılı aşkın tecrübesinin önemli bir dönüm noktası olarak değerlendiriliyor.



# Oceanwide Expeditions'tan 2029 Sonrası İçin İki Çevreci Yelkenli Keşif Gemisi Yatırımı

**Kutup bölgelerinde faaliyet gösteren deneyimli operatör ve keşif kruvaziyer sektörünün önde gelen oyuncularından Oceanwide Expeditions, filosuna 2029 yılından itibaren katılmak üzere iki adet çevreci yelken destekli keşif gemisinin inşası için Niyet Mektubu (Letter of Intent) imzaladığını duyurdu. Yeni gemiler, şirketin bilinen küçük ölçekli ve otantik keşif deneyimini korurken, çevre dostu kutup turizmini destekleme hedefiyle tasarlanacak.**

## SUMMARY

**Oceanwide Expeditions, a seasoned polar operator and a leading player in the expedition cruise industry, has announced that it has signed a Letter of Intent for the construction of two eco-sail expedition vessels to be added to its fleet starting from 2029. The new vessels will be designed to preserve the company's well-known small-scale and authentic expedition experience, while supporting environmentally responsible polar tourism.**

Her biri 146 yolcu kapasitesine sahip olacak gemiler, tasarımlarına entegre edilen çeşitli sürdürülebilirlik odaklı özelliklerle dikkat çekiyor. Bu kapsamda en öne çıkan unsur, yakıt tüketimini azaltarak operasyonel emisyonları düşüren hibrit yelken destekli tahrik sistemi olacak. Söz konusu gemiler, Oceanwide Expeditions'ın mevcut Hondius sınıfı tasarımının geliştirilmiş bir versiyonu olarak öne çıkarken, hem operasyonel kabiliyetler hem de yolcu deneyimi açısından önemli iyileştirmeler sunacak. İlk geminin 2029 yılında, ikinci geminin ise 2030 yılında hizmete girmesi planlanıyor. Gemilerin ticarileştirme sü-

recinin ise 2027 yılı başlarında başlaması öngörülüyor.

Bu yatırım, Oceanwide Expeditions'ın proaktif tasarım yaklaşımını ve sektör gelişmelerine liderlik etme vizyonunu bir kez daha ortaya koyuyor. Şirketin 2019 yılında hizmete aldığı m/v Hondius, dünyanın ilk Polar Class 6 sınıfındaki küçük keşif gemisi olarak dikkat çekmiş ve baştan sona keşif kruvaziyer konseptiyle inşa edilmişti. Oceanwide Expeditions, son dönemde filosunu IAATO ve AECO çerçeveleri ile daha geniş çevresel düzenlemelere uyumlu hale getirmek amacıyla teknik ve görsel iyileştirmelere de önemli yatırımlar gerçekleştirdi. Oceanwide Expeditions CEO'su Rémi Bouysset konuyla ilgili yaptığı açıklamada, "Bu Niyet Mektubu'nu

imzalamaktan büyük heyecan duyuyoruz ve filomuzun yeni dönemine güçlü bir şekilde hazırlanıyoruz. Yelkenli denizcilik, kuruluşumuzdan bu yana DNA'mızın bir parçası. Bu yeni eco-sail gemiler, modern sürdürülebilirlik çözümlerini, hibrit tahrik sistemlerini ve daha düşük çevresel ayak izini, Oceanwide'in özgün ve sürükleyici misafir deneyimiyle birleştirecek. Bu gemiler, küçük ölçekli, operasyonel açıdan esnek ve çevreye duyarlı kalma vizyonumuzun temel bir parçasını oluşturuyor" ifadelerini kullandı.

Gemilere ilişkin isimler, tersane iş birlikleri ve detaylı teknik özelliklerin ise inşaat süreci ilerledikçe kamuoyuyla paylaşılacağı belirtildi.



# TUI River Cruises, 2028 İçin İki Yeni Nesil Gemiyle Büyümesini Hızlandırıyor



**TUI River Cruises, Frankfurt'ta TUI Aria'nın isimlendirme töreni sırasında, yeni nesil nehir kruvaziyer gemileri için iki yeni gemi siparişi verdiğini duyurdu. Bu adım, şirketin nehir kruvaziyer markasını büyüme yönündeki stratejik kararlılığını bir kez daha ortaya koyuyor. Söz konusu yeni gemilerle birlikte TUI River Cruises filosunun, 2026'da altı gemiden 2028'e kadar Avrupa, Ren, Nil ve Douro nehirlerinde faaliyet gösterecek 10 gemilik bir yapıya ulaşması hedefleniyor.**

## SUMMARY

**TUI River Cruises announced in Frankfurt during the naming ceremony of TUI Aria that it has ordered two new next-generation river cruise vessels. This move further demonstrates the company's strategic commitment to expanding its river cruise brand. With these new ships, the TUI River Cruises fleet is expected to grow from six vessels in 2026 to a 10-ship operation by 2028, serving the rivers of Europe, including the Rhine, Nile, and Douro.**

Yeni gemiler, özellikle metanol gibi alternatif yakıtlara uyum sağlayacak şekilde

en baştan tasarlanarak inşa edilecek. Her gemide 94 kabin ve 188 yolcu kapasitesi bulunacak. Modern nehir kruvaziyer deneyimini yeniden tanımlamayı amaçlayan gemiler, yenilikçi özellikler, yüksek kaliteli iç mekânlar ve geniş yaşam alanlarıyla dikkat çekecek. TUI, bu projeye birlikte hizmet kalitesini nehir kruvaziyer ürününün merkezinde konumlandırmayı sürdürüyor.

Yatırım, TUI River Cruises'ın büyüme ve genişleme stratejisinde önemli bir aşamaya işaret ediyor. Yeni gemilerin devreye girmesiyle birlikte filo, Avrupa başta olmak üzere Ren, Nil ve Douro nehirlerindeki operasyonlarını daha da genişletecek.

Gemilerin özellikle Birleşik Krallık pazarı için tasarlanacağı ve müşterilere daha fazla esneklik ile seçenek sunacağı belirtildi.

Şirket, yüksek müşteri memnuniyeti ve artan doluluk oranlarıyla güçlü performansını sürdürürken, TUI Grubu da nehir kruvaziyer iş kolunu artan talep doğrultusunda büyümeye devam ediyor.

TUI River Cruises Nehir Turları Başkanı Katy Berzins, yeni gemi siparişlerine ilişkin yaptığı açıklamada, bu adımın şirket için önemli bir dönüm noktası olduğunu ve geleceğe yönelik yatırım stratejisinin bir par-

çası olduğunu vurguladı. Berzins, müşteriler için özel olarak tasarlanan bu gemilerin modern, esnek ve yüksek kaliteli bir nehir turu deneyimi sunacağını ifade etti.

Ayrıca TUI Aria'nın hizmete girişinin markanın gelişiminde önemli bir aşama olduğunu belirten Berzins, 2028'de devreye girecek yeni gemilerle birlikte misafirlere daha geniş bir deneyim yelpazesi sunmayı hedeflediklerini söyledi.

Duyuru, TUI Aria'nın Frankfurt'ta Ren Nehri üzerinde gerçekleştirilen isimlendirme etkinliğinin hemen ardından yapıldı. Etkinlikte şirket yöneticileri konuşmalar yaparken, geminin resmi tanıtımı gerçekleştirildi ve çeşitli müzik performanslarıyla kutlama tamamlandı.

TUI River Cruises, TUI Grubu bünyesinde TUI'nin genişleme iş kollarından biri olarak faaliyet gösteriyor. Avrupa filosunda yalnızca yetişkinlere yönelik TUI Isla, TUI Skyla, TUI Maya ve TUI Aria yer alırken; Mısır filosunda TUI Al Horeya ve TUI Bahareya bulunuyor. Avrupa su yollarında hizmet verecek TUI Elara'nın 2027'de, TUI Luzia'nın ise Douro Nehri'nde aynı yıl hizmete girmesi planlanıyor. 2028 itibarıyla filoya katılacak iki yeni nesil gemiyle şirket, Avrupa nehirlerinde kapasitesini daha da artırmayı hedefliyor.

# SDHI, Hindistan'ın İlk Amonyak Çift Yakıtlı Dökme Yük Gemisi Siparişini Aldı

**Hindistan'ın yeşil gemi inşa hedefleri açısından önemli bir gelişme olarak, Swan Defence and Heavy Industries Limited (SDHI), Energy ONE Limited ile dört adet 92.500 DWT kapasiteli çift yakıtlı amonyak dökme yük gemisinin inşası için gemi inşa sözleşmesi imzaladı.**

## SUMMARY

**As a significant development for India's green shipbuilding ambitions, Swan Defence and Heavy Industries Limited (SDHI) has signed a shipbuilding contract with Energy ONE Limited for the construction of four 92,500 DWT dual-fuel ammonia bulk carriers.**

Bu sipariş, Hindistan'da bugüne kadar verilen ilk amonyak yakıtlı çift yakıt sistemine sahip gemi siparişi olma özelliğini taşıırken, aynı zamanda ülke tersanelerinde inşa edilecek en büyük ticari gemiler arasında yer

alacak. Bu durum, Hindistan gemi inşa sanayisinin hem teknoloji hem de ölçek açısından önemli bir eşiği aştığını gösteriyor.

Söz konusu gelişme, SDHI'nin küresel deniz taşımacılığında düşük emisyonlu yakıtlara geçiş doğrultusunda giderek daha karmaşık ve ileri teknolojiye sahip gemi inşa projelerini gerçekleştirme kapasitesini de ortaya koyuyor.

Her biri 229,5 metre uzunluğa ve 37 metre genişliğe sahip olacak gemiler, amonyak yakıtlı tahrik sistemleriyle donatılacak. Gemilerin tasarımı Güney Kore merkezli KMS-EMEC tarafından yapılırken, sınıflandırması dünyanın önde gelen klas kuruluşlarından Det Norske Veritas (DNV) tarafından gerçekleştirilecek.

SDHI Direktörü Vivek Merchant, gelişmeye ilişkin yaptığı açıklamada, "Bu projeyi kazanmak bizim için önemli bir adım. Bu, küresel paydaşların Hindistan gemi inşasına ve Pipavav'da geliştirdiğimiz kabiliyetlere duyduğu güveni yansıtıyor. Amonyak

henüz deniz yakıtı olarak erken aşamada; ancak biz bu dönüşümün bir parçası olmaktan ve yalnızca bugüne değil, sektörün geleceğine yönelik gemiler inşa etmekten gurur duyuyoruz," dedi.

İlk geminin Ekim 2029'da teslim edilmesi planlanırken, sonraki gemilerin dört aylık aralıklarla teslim edilmesi öngörülüyor.

Energy ONE Limited, Jersey Kanal Adaları'nda kayıtlı bir yatırım fonu olan New Energy One (NEO) için Genel Ortak (General Partner) olarak faaliyet gösteriyor. NEO, yeni nesil yeşil varlıklara yatırım yapmayı hedefliyor ve toplamda 2 milyar dolarlık sıfır emisyonlu gemi yatırım programı yürütüyor. Fon, sanayi kullanıcılarının ve emtia üreticilerinin sera gazı emisyonlarını azaltmalarına katkı sağlamayı amaçlıyor.

NEO ayrıca, yeşil denizcilik projelerinde ortak yatırım yapmak üzere Sagarmala Finance Corp Ltd (SMFCL) ile Denizcilik Kalınma Fonu kapsamında bir mutabakat zaptı imzaladı.



# Novatek, Buz Sınıfı LNG Taşıyıcı Eksikliğini Gidermek İçin Gemi İnşa Şirketi Kurdu

**Rusya'nın en büyük gaz üreticisi PAO Novatek'in, buz sınıfı LNG tankerlerindeki yetersizliği aşmak amacıyla yeni bir gemi inşa şirketi kurduğu ortaya çıktı.**

## SUMMARY

**Russia's largest gas producer, PAO Novatek, has established a new shipbuilding company in an effort to address the shortage of ice-class LNG carriers.**

“Severny Inzhiniring (Kuzey Mühendisliği)” adı verilen şirketin 25 Mart'ta resmi olarak tescil edildiği bildirildi. Kayıtlara göre şirketin yüzde 100 hissesi Novatek'e ait. Ana faaliyet alanı gemi, deniz aracı ve yüzer yapıların inşası olarak tanımlanırken; soğutma ve havalandırma ekipmanlarının üretimi, mühendislik etütleri, teknik tasarım ve danışmanlık gibi ek faaliyetler de şirketin kapsamına dahil edildi.

Rusya, Novatek'in Arktik bölgesindeki uzak kuzey tesislerinden LNG taşımak için yeterli sayıda buz sınıfı tanker tedarik etmekte zorluk yaşıyor. Daha önce bu amaçla, Vladimir Putin döneminde kurulan Zvezda tersanesinde Arc7 sınıfı buz kırabilen LNG tankerlerinden oluşan bir filo inşa edilmesi planlanmıştı. Ancak Zvezda'nın Arc7 gemilerini üretme sürecinin yavaş ilerlediği belirtiliyor.

Zvezda tersanesi başlangıçta Güney Koreli tersanelerle iş birliği içinde çalışıyor, bu kapsamda gemi blokları ve gövde parçaları Güney Kore'den tedarik ediliyordu. Ancak Ukrayna savaşı sonrası uygulanan yaptırımlar, Güney Koreli şirketlerin projelerden çekilmesine ve Rusya'nın kritik gemi bileşenlerine erişiminin kısıtlanmasına yol açtı. İlk Arc7 tanker olan “Alexey Kosygin”, Aralık 2025'te teslim edildi. 300 metre uzunluğundaki ve 172.000 metreküp kapasiteli gemi, Arctic LNG 2 projesinden gaz taşımak için özel olarak inşa edildi. Sovcomflot, aynı tersaneden 2026 yılında iki

Arc7 tankerin daha teslim edilmesini beklediklerini açıklamıştı.

Novatek ve Zvezda, toplamda 15 buz sınıfı gaz taşıyıcısı ve 21 tankerlik bir filo planlandığını duyurmuştu. Rusya Sanayi ve Ticaret Bakanı Anton Alikhanov, Şubat 2026'da yaptığı açıklamada, gemi tasarımlarının gelecekte tamamen yerli imkanlarla geliştirileceğini ve çalışmaların halihazırda sürdüğünü bildirdi.

Novatek, Arctic LNG 2 projesinin yüzde 60 hissesine sahip. Proje ve ilgili gemi filosu, Ukrayna'daki savaşın devam etmesiyle birlikte artan yaptırımlar nedeniyle zorluklarla karşı karşıya. Arktik buz koşullarında gemi yetersizliği, Aralık başında daha da görünür hale geldi. Orta sınıf Arc4 gemilerinin erken dönemde oluşan yoğun buzlanma nedeniyle terminale ulaşamadığı, hatta bir geminin geri dönmek zorunda kaldığı bildirildi. Yeni kurulan şirketin zamanlaması ve buz sınıfı LNG tanker ihtiyacına nasıl katkı sağlayacağına ilişkin ise henüz resmi bir açıklama yapılmadı.



# Blue Ops ve Haddy İş Birliğiyle 3D Baskılı İnsansız Bot Üretimi Başlıyor

**Red Cat, Ukrayna'nın ünlü insansız deniz aracı (drone bot) tasarımlarını ABD pazarına taşımaya hedeflerken, üretimde büyük ölçekli robotik 3D baskı teknolojisini kullanmak üzere yeni bir iş birliği açıkladı. Şirket, bu sayede denizcilik birimi Blue Ops'un üretim kapasitesini iki katına çıkarmayı planlıyor.**

## SUMMARY

**Red Cat has announced a new partnership to utilize large-scale robotic 3D printing in manufacturing as it aims to bring Ukraine's well-known unmanned surface vessel (drone boat) designs to the U.S. market. The company plans to double the production capacity of its maritime division, Blue Ops, through this initiative.**

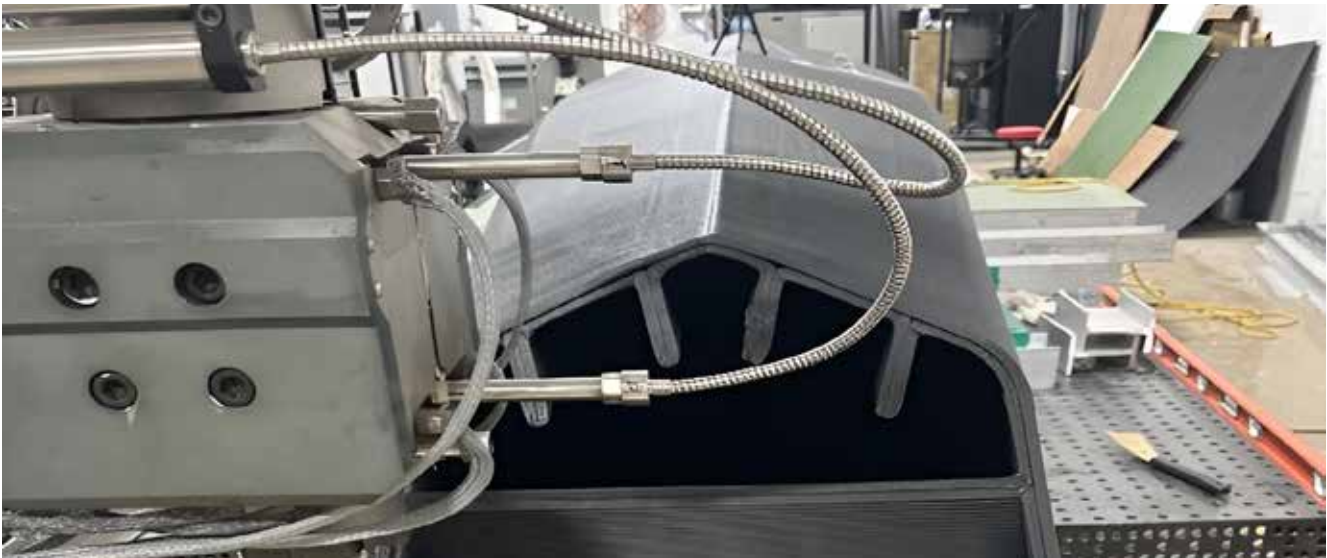
Şirketin ilk odak noktası, Ukrayna menşeli 7 metrelik insansız deniz aracı tasarımı olacaktır. Bu platform, muharebe veya gözetle-

me amaçlı kullanılmak üzere beş farklı konfigürasyonda geliştiriliyor. Platformun en bilinen kullanım alanı, uzun menzilli uzaktan kumandalı patlayıcı yüklü botlar olsa da Blue Ops; silah montajlı, hava savunma sistemleri entegre edilmiş ve insansız hava aracı (İHA) taşıyabilen varyantlar üzerinde de çalışıyor. Söz konusu konseptlerin tamamı Karadeniz'de başarıyla test edilmiş durumda. Blue Ops CEO'su Barry Hinckley'e göre, düşük ağırlık merkezi ve derin V tipi gövde tasarımı sayesinde bu araçlar, benzer boyuttaki insanlı teknelere kıyasla daha zorlu deniz koşullarında üstün performans sunuyor.

Blue Ops, önümüzdeki dönemde büyük ölçekli nesnelerin seri üretiminde yapay zeka ve robotik teknolojileri kullanan 3D baskı firması Haddy ile birlikte çalışacak. St. Petersburg merkezli Haddy, Siemens ve CEAD Flexbot sistemleriyle donatılmış üretim altyapısına sahip olup, daha önce mobilya, mimari elemanlar ve döküm kalıpları gibi çeşitli ürünlerin 3D baskısını gerçekleştirdi. 2022 yılında kurulan şirket,

2025'te gerçekleştirdiği genişleme ile dünyanın en büyük tesislerinden birine sahip hale geldi. Haddy, daha önce ABD'li bir başka insansız deniz aracı şirketi için yarı dalgıç bir prototip gövdeyi 3D yazıcıyla üretmiş ve yaklaşık 12 metre uzunluğundaki bu gövdenin baskısını dokuz günde tamamladığını açıklamıştı.

İki şirket arasındaki iş birliği kapsamında, Blue Ops'un üretim tesisinde büyük formatlı yeni bir 3D baskı atölyesi kurulacak. Bu sayede, müşteri taleplerine göre 5 ve 7 metrelik insansız deniz araçlarının gövdeleri talep üzerine üretilebilecek. Ayrıca ihtiyaç duyulması halinde Blue Ops, Haddy'nin kendi tesislerinden de ek üretim kapasitesi sağlayabilecek. Blue Ops Başkanı Barry Hinckley, iş birliğine ilişkin yaptığı açıklamada, "Bu ortaklık, modern çatışma ortamının gerektirdiği hızda geliştirme yapabilme kabiliyetimizi ileriye taşıyor. Konseptten sahaya geçiş süresini kökten değiştiriyor ve sektörde daha önce görülmemiş ölçekte talebi karşılayabilmemizi sağlıyor" ifadelerini kullandı.



# OYAK Denizcilik'ten Bir İlk: Yapay Zeka Destekli Akıllı Vinçler, İsdemir Limanı'nda

OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş., yapay zeka destekli yeni nesil vinç yatırımıyla Türkiye liman işletmeciliğinde bir ilke imza attı. İsdemir Limanı'nda devreye alınacak akıllı vinçlerle operasyonel verimlilik, güvenlik ve sürdürülebilirlikte yeni bir dönem başlıyor.

## SUMMARY

OYAK Maritime and Port Management Inc. has set a precedent in Türkiye's port operations industry with its investment in a new-generation, AI-powered crane system. With the smart cranes to be commissioned at İsdemir Port, a new era in operational efficiency, safety, and sustainability is set to begin.

Liman işletmeciliğinde global bir marka olma vizyonu ile yatırımlarını sürdüren OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş., Liman Kapasite Artırma Yatırım Programı kapsamında yapay zeka destekli akıllı vinçleri devreye almaya hazırlanıyor. 2022 yılında başlatılan yatırım programı kapsamında sipariş edilen iki adet yapay

zeka destekli yeni nesil kargo vinci İsdemir Limanı'na indirildi ve devreye alma süreci başladı. Kurulumu devam eden akıllı vinçler nisan ayı itibarıyla hizmete alınacak. Dünyada sadece Amerika, Çin ve Hindistan'da kullanılan yapay zeka destekli vinçler, Türkiye'de ilk kez kullanılmaya başlanacak.



## Türkiye liman işletmeciliğinde bir ilk

Konuyla ilgili değerlendirmede bulunan OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürü Emre Atay, "Modernizasyon sürecindeki Grab Ship Unloader (Keççeli Gemi Boşaltma Vinci) vinçlerimizi, Türkiye'de liman işletmeciliği alanında bir ilk olan yapay zeka entegrasyonu ile donatıyoruz. Bu dijital dönüşüm hamlesiyle sadece operasyonel verimliliğimizi en üst düzeye çıkarmakla kalmıyor; aynı zamanda hayata geçirdiğimiz prediktif (öngörücü) bakım sistemleri sayesinde arıza risklerini en aza indirerek operasyonel maliyetlerimizi en uygun hale getiriyoruz. Projemizin en kritik kazanımı ise, yapay zeka destekli denetim mekanizmalarıyla iş sağlığı ve güvenliği (İSG) standartlarımızı en üst seviyeye taşıyacak olmasıdır." şeklinde konuştu.

## Dijital dönüşüm ile üst düzey verimlilik

Yapay zekanın entegre edildiği akıllı vinçlerin OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş. tarafından devreye alınmasıyla Yapay Zeka Tabanlı Kestirimci Bakım Projesi de hayata geçirilmiş olacak. Yeni nesil vinçlerin kullanımıyla birlikte OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş., dijital dönüşüm, teknolojik liderlik ve sürdürülebilirlik vizyonu doğrultusunda önemli bir adım atmış olacak.

### Yapay Zeka Tabanlı Kestirimci Bakım Projesi'nin sunduğu avantajlar:

- Operasyonel Süreklilik ve Maliyet Avantajı Sağlar
- İş Sağlığı ve Güvenliği
- Varlık Ömrünün Uzatır
- Verimlilik Artışı Sağlar
- Duruş Maliyetlerini Azaltır.

# Global Ports Holding, Avrupa'nın En Büyük Kruvaziyer Terminalini Hizmete Aldı

Global Yatırım Holding bağlı kuruluşu ve portföyündeki 4 kıtada 19 ülkeden 34 kruvaziyer limanı ile her yıl 22 milyondan fazla yolcuya hizmet veren dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding (GPH), Avrupa'nın en büyük kruvaziyer terminalini hizmete aldı. Aynı anda 4 kruvaziyer gemisini ağırlama kapasitesine sahip olan Kanarya Adaları'ndaki Las Palmas de Gran Canaria Kruvaziyer Limanı Terminali, 40 milyon Euro'luk yatırım planının bir parçası olarak geliştirildi.

## SUMMARY

**Global Ports Holding (GPH), a subsidiary of Global Investment Holding and the world's largest cruise port operator, serving more than 22 million passengers annually across 34 cruise ports in 19 countries on four continents, has inaugurated Europe's largest cruise terminal. The Las Palmas de Gran Canaria Cruise Port Terminal in the Canary Islands, which has the capacity to accommodate up to four cruise ships simultaneously, was developed as part of a €40 million investment plan.**

Yeni terminalin açılış töreninde konuşan Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Mehmet Kutman, "Yeni terminal, bu destinasyonun uluslararası kruvaziyer pazarındaki rolünü güçlendirme yolunda önemli bir adım. Las Palmas Liman Otoritesi ve iş ortaklarımızla yürüttüğümüz iş birliği sayesinde, modern, geleceğe hazır kruvaziyer altyapısı geliştirme vizyonumuzu paylaşıyoruz" dedi.

Global Yatırım Holding'in iştiraki ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi

Global Ports Holding, Avrupa'nın en büyük kruvaziyer limanı terminalini hizmete aldı. Kanarya Adaları'ndaki 3 kruvaziyer terminalini modernize etmek için ayrılan 40 milyon Euro'luk yatırım planı çerçevesinde geliştirilen Las Palmas de Gran Canaria Kruvaziyer Limanı Terminali, üç biniş köprüsü ile aynı anda 4 kruvaziyer gemisine hizmet verebilecek şekilde tasarlandı.

Global Ports Holding'in yerel ortağı SEP-CAN ile işbirliği içinde geliştirilen terminal, adayı uluslararası kruvaziyer turizmde önemli bir destinasyon olarak daha da güçlendirdi. Yenilikçi terminal binası, iki kat üzerinde dağıtılmış 14 bin metrekarelik alan sunuyor. Terminalin düzeni, hem transit ziyaretler hem de ana liman olarak kullanılan gemiler için sorunsuz ve verimli operasyonlar sağlarken, adaya modern ve davetkar bir imaj kazandırıyor. Yeni terminal binası en son sürdürülebilirlik ve inovasyon standartlarına uygun şekilde inşa edilirken, geri dönüştürülmüş ve çevre dostu malzemeler kullanıldı. Ayrıca enerji verimli sistemler ve güneş enerjisi çözümleri entegre edilen binada, sorumlu atık yönetimi uygulandı. Bu sayede terminal, Avrupa'da sürdürülebilir liman altyapısı için bir referans modeli haline geldi.

## "Uluslararası Rolünü Güçlendirecek"

Yeni terminal binasının açılış töreni, yerel ve bölgesel yetkililer, iş dünyası temsilcileri ve liman topluluğu üyelerini bir araya getirdi. Açılış töreninde konuşan Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Mehmet Kutman, Kanarya Adaları'nın Atlantik'in önde gelen kruvaziyer destinasyonlarından biri olduğunu ve bölgenin olarak uzun vadeli potansiyeline inandıklarını vurguladı. Las Palmas'ın küresel kruvaziyer rotalarında stratejik bir konuma sahip olduğunu kaydeden Kutman, "Yeni terminal, bu destinasyonun uluslararası kruvaziyer pazarındaki rolünü güçlendirme yolunda önemli bir adım. Las Palmas Liman Otoritesi ve iş ortaklarımızla yürüttüğümüz iş birliği sayesinde, modern, geleceğe hazır kruvaziyer altyapısı geliştirme vizyonumuzu paylaşıyoruz. Bu vizyon, kruvaziyer operasyonlarını destekliyor, yolcu deneyimini iyileştiriyor ve destinasyonun sürdürülebilir büyümesine katkı sağlıyor. Dünyanın en büyük kruvaziyer limanı işletmecisi olarak, liman altyapısına yatırım yapmaya ve faaliyet gösterdiğimiz destinasyonlar için uzun vadeli değer yaratmaya devam edeceğiz." dedi.



# Doğu Afrika'nın En Büyük Gemi Onarım Tersanesi Cibuti'de Hizmete Açıldı



Cibuti'de yetkililer, Djibouti Ship Repair Yard'ın (DSRY) resmi açılışını, 4 Nisan'da gerçekleştirerek ülkenin denizcilik ekonomisi açısından önemli bir dönüm noktasına imza attı. Kızıldeniz bölgesi ve Doğu Afrika'nın en büyük gemi onarım tersanesi olma özelliğini taşıyan tesis, kritik bakım ve onarım hizmetleri sunacak.

## SUMMARY

Officials in Djibouti marked a significant milestone for the country's maritime economy by officially inaugurating the Djibouti Ship Repair Yard (DSRY) on April 4. The facility, the largest ship repair yard in the Red Sea region and East Africa, will provide critical maintenance and repair services.

Açılış töreninde konuşan Cibuti Cumhurbaşkanı İsmail Omar Guelleh, "DSRY projesi, Bab el-Mendeb Boğazı'nın girişindeki stratejik konumumuz nedeniyle her zaman ulusal bir öncelik olmuştur. Burası, dünyanın en yoğun deniz ticaret yollarından biridir." ifadelerini kullandı.

Yaklaşık on yıllık bir sürecin ardından hayata geçirilen proje, ilk olarak Aralık 2016'da Djibouti Ports & Free Zones Authority tarafından duyurulmuş ve o dönemde açılışın Eylül 2020'de gerçekleştirilmesi planlanmıştı.

Proje, Hollanda merkezli Damen Shipyard ile iş birliği içinde geliştirilirken, Invest International tarafından 107,5 milyon euro (yaklaşık 124 milyon dolar) tutarında yatırım yapıldı.

Toplam 80 hektarlık bir alana kurulu olan DSRY, 800 metreden fazla yanaşma kapasite-

tesine sahip bulunuyor. Şubat ayında, 217 metre uzunluğunda ve 20.100 ton kaldırma kapasiteli bir yüzer havuz tersaneye konumlandırıldı. Tesis, stratejik açıdan kritik bir deniz ticaret hattı üzerinde yer alıyor.

Tersanede çalışmalar şimdiden başlamış durumda. İlk büyük gemi kuru havuz operasyonu 15 Ekim 2025'te gerçekleştirildi. Cibuti bayraklı 13.719 DWT'lik konteyner gemisi Africa Sun, bir ay süren bakım ve onarım çalışmaları kapsamında tersaneye alındı. 2006 yılında inşa edilen gemide gövde ve su altı kontrolleri, boya işlemleri, yapısal ve güverte onarımları ile tank, borulama ve elektrik sistemlerine yönelik çalışmalar tamamlandı.

Yetkililer, tesisin tam kapasiteye ne zaman ulaşacağına dair bir takvim paylaşmazken, tersanenin uluslararası pazarda tanıtımının yapılacağını ve daha fazla küresel iş hacmi hedeflediğini belirtti.

# Sanmar Tersaneleri, 14. Tamamen Elektrikli ElectRA Römorkörünün Deniz Denemelerini Tamamlayarak Önemli Bir Kilometre Taşına Ulaştı

Sanmar Tersanesi, 50. yıl dönümünde önemli bir başarıya imza atarak, 14. tamamen elektrikli römorkörünün deniz denemelerini başarıyla tamamladığını duyurmaktan gurur duyuyor. ElectRA 2500SX tasarımına sahip bu son gemi, Sanmar'ın sürdürülebilir, emisyonsuz bir römorkör endüstrisine geçişte küresel lider konumunu pekiştiriyor.

## SUMMARY

Sanmar Shipyards, marking its 50th anniversary, proudly announces a significant achievement with the successful completion of sea trials for its 14th fully electric tugboat. This latest vessel, built to the ElectRA 2500SX design, reinforces Sanmar's position as a global leader in the transition toward a sustainable, zero-emission tugboat industry.

ElectRA Serisi, Kanadalı gemi mimarları Robert Allan Ltd. ile yapılan özel bir ortaklık sonucunda oluşturulmuştur. Bu iş birliği, sürdürülebilir teknoloji ve modern tasarıma odaklanarak liman operasyonlarını yönetmenin yeni bir yolunu sunmaktadır. Corvus Energy'nin gelişmiş batarya teknolojisini kullanan bu gemiler, kullanım nok-

tasında sıfır çevresel etkiyle yüksek performanslı çekme kapasitesi sağlamaktadır.

DINAMO IV adı verilen 14. gemi, son denemelerinde olağanüstü bir performans sergiledi. 25,40 metre uzunluğunda, 12,86 metre genişliğinde ve 5,40 metre maksimum drafta sahip olan gemi, etkileyici

teknik özelliklere sahip. Çevreye zarar vermeden ağır hizmet performansı için tasarlanan gemi, 1.808 kWh'lik bir batarya kapasitesiyle donatılmıştır. Bu güç konfigürasyonu, römorkörün 70 tonluk bir çekme kuvveti elde etmesini ve 12,5 knot hıza ulaşmasını sağlar.

Serinin 2021'de tanıtılmasından bu yana, ElectRA römorkörleri Avrupa, Kuzey Amerika ve Latin Amerika'da, sıklıkla ekolojik açıdan hassas sularda konuşlandırılmıştır. Mevcut uluslararası operatörler arasında HaiSea Marine, SAAM Towage, Svitzer, Bukser og Berging ve BOTAŞ bulunmaktadır.

Serinin başarısı, HAISEA WAMIS'in ITS 2023 Yılın Çekici Gemisi ödülünü kazanması ve SAAM TRAPANANDA'nın 2026 ödülü için kısa listeye girmesi gibi sektörel takdirlerle de desteklenmektedir.

Sanmar Tersaneleri Ticari Direktörü Rüçhan Çıvgın, "Bu değişimin ön saflarında yer almak için stratejik bir karar aldık ve sürdürülebilir bir geleceğe ulaşmak için iş birliği içinde çalışıyoruz," dedi. "Başından beri, bu yeşil kimlik belgelerinin güç veya performans kaybı olmadan elde edilmesi gerektiğini biliyorduk. Geleneksel muadillerine denk, hatta birçok durumda onlardan daha iyi performans göstermelerini sağlamak için büyük çaba sarf edildi."

Şu anda 14 gemisi tamamlanmış ve 15. gemisi de yapım aşamasında olan Sanmar, denizcilik sektörünün çevre dostu tahrik sistemlerine ve yenilikçi teknolojik gelişmelere yönelik artan talebini karşılamaya olan bağlılığını sürdürmektedir.



# Sirena 60, ABD’li Denizcilerle İlk Kez Buluştu

Sirena Yachts, filosunun en yenisi olan Sirena 60 projesi ve üç beğenilen modeli ile Palm Beach International Boat Show’da gövde gösterisi yaptı. Sirena Yachts, 25-29 Mart 2026 tarihleri arasında gerçekleşen Palm Beach International Boat Show’da ayrıca Sirena 48, Sirena 68 ve Sirena 88 ile ABD’li tekne tutkunlarının karşısına çıktı.



## SUMMARY

Sirena Yachts made a strong appearance at the Palm Beach International Boat Show with the latest addition to its fleet, the Sirena 60 project, along with three of its popular models. At the Palm Beach International Boat Show, held between March 25-29, 2026, Sirena Yachts also showcased the Sirena 48, Sirena 68, and Sirena 88 to boating enthusiasts in the United States.

Palm Beach International Boat Show, 25-29 Mart 2026 tarihleri arasında Florida’da denizcilik dünyasının önde gelen markalarını bir araya getirirken, Sirena Yachts da güçlü bir lansmanla dikkat çekti. Sirena Yachts, ABD pazarındaki en yeni modeli Sirena 60’ı ilk kez Amerikalı deniz tutkunlarıyla buluştururken; geniş iç hacmi, segmentinin ötesine geçen yaşam alanları ve çağdaş tasarım anlayışıyla fuarın öne çıkan modellerinden birine imza attı. Sirena Yachts, bu etkileyici lansmanın yanı sıra Sirena 48, Sirena 68 ve Sirena 88 ile Palm Beach’te geniş ürün gamını sergileyerek uluslararası pazardaki güçlü konumunu pekiştirdi.

Güçlü silueti, geniş cam yüzeyleri ve dikkat çekici gövdesiyle denizde farklılaşan Sirena 60, cesur ama zamansız bir çizgiye sahip. İç mekânda akılcı yerleşim planı, bol ışık alan pencereler ve özenle seçilmiş dekorasyon unsurları ön plana çıkıyor. Geniş ve esnek kullanım imkânları sunan kamaralar, sosyal alanlardan bağımsız kurgulanan mutfak ve servis bölümleriyle sahibine ve konuklarına hem mahremiyet hem de konfor sağlıyor. Başüstünde konumlanan oturma grupları ve güneşlenme minderleri, flybridge’deki gölgeli dinlenme bölümü ve işlevsel bar ünitesiyle Sirena 60, farklı ihtiyaçlara yanıt veren çok sayıda dış yaşam alanı sunuyor.



# Maritime Partners, M/V Deirdre Ann İsimli Yeni İtme Römorkörünü Hizmete Aldı

**Maritime Partners, Louisiana eyaletinin Harvey kentinde bulunan FMT Shipyard tarafından inşa edilen yeni nesil itme römorkörü (pushboat) M/V Deirdre Ann'i hizmete aldı. Gemi, her biri 1400 RPM'de 803 beygir güç üreten iki adet Mitsubishi S6R2 Tier 3 motorla donatılırken, devreye alma sürecinde Laborde Products teknik destek sağladı.**

## SUMMARY

**Maritime Partners has put the new-generation pushboat M/V Deirdre Ann, built by FMT Shipyard in Harvey, Louisiana, into service. The vessel is powered by two Mitsubishi S6R2 Tier 3 engines, each producing 803 horsepower at 1400 RPM, with Laborde Products providing technical support during the commissioning process.**

S6R2 motor platformu; çalışma hızlarında istikrarlı güç üretimi, güçlü düşük devir torku ve uzun operasyon döngülerinde yakıt tüketimini optimize eden performans eğrisiyle öne çıkıyor. Sürekli operasyon halinde görev yapması beklenen bir itme römorkörü için bu motor kombinasyonu ve Laborde'un bölgesel servis ağı, Deirdre Ann'in hizmete girişinin ilk yıllarında yüksek operasyonel süreklilik sağlamayı hedefliyor.

Maritime Partners, S6R2 motor tercihinin uzun vadeli operasyonel gereksinimlerle doğrudan ilişkili olduğunu vurguladı. Şirketin Yeni İnşa Programları Direktörü Chris Miller, "Bir gemimiz göreve başladığında, operatörlerin güvenebileceği bir güce ihtiyaç duyuyoruz. S6R2 bize aradığımız performans profilini sunarken, Laborde'un yerel desteği de duruş sürelerini minimumda tutuyor.

Bu kombinasyon, müşterilerimizin teslim aldıkları andan itibaren çalışmaya hazır bir tekneye sahip olmalarını sağlıyor" dedi.

Laborde Products Körfez Bölgesi Satış Müdürü Bradley Matte ise Mitsubishi S6R2 motorunun, çalışma hızlarında sürekli güç gerektiren itme römorkörleri için son derece uygun olduğunu belirterek, "Güçlü tork, öngörülebilir yakıt performansı ve kolay bakım özellikleri, Deirdre Ann gibi gemilerin uzun vadede yüksek verimlilikle operasyonlarını sürdürmesine katkı sağlıyor" değerlendirmesinde bulundu.

M/V Deirdre Ann, Maritime Partners'ın performans ve uzun vadeli servis edilebilirlik odaklı modern ve verimli itme römorkörü yatırımlarının en yeni örneklerinden biri olarak öne çıkıyor.



# China Merchant, Çin'in Kruvaziyer Pazarından Çekilen Son Şirket Oldu

Çin'in en büyük sanayi şirketlerinden ve denizcilik sektöründe önemli bir yere sahip olan China Merchants, lüks Çin kruvaziyer gemisi geliştirme çabalarından vazgeçti. Şirket, 2021 yılında Viking ile ortak girişim kurarak Viking'in kruvaziyer gemilerinden birini satın almıştı, ancak yakın zamanda bu gemiyi satışa çıkardı.



## SUMMARY

**China Merchants, one of China's largest industrial conglomerates and a key player in the maritime sector, has abandoned its efforts to develop a luxury Chinese cruise ship. The company had established a joint venture with Viking in 2021 and acquired one of Viking's cruise vessels, but has recently put the ship up for sale.**

China Merchants, 2021 yılında Viking ile kurduğu ortak girişim kapsamında Viking Sun gemisini yaklaşık 400 milyon dolar karşılığında satın almış ve gemiyi Zhao Shang Yi Dun adıyla Çin pazarına konumlandırmıştı. Fincantieri tarafından inşa edilen ve 2017'de hizmete giren gemi, 47.800 grostonluk kapasitesiyle şirketin üst segment kruvaziyer stratejisinin merkezinde yer alıyordu.

Ancak söz konusu yatırım beklentileri karşılamadı. Gemi, Şubat ayında Pekin Borsası'nda yaklaşık 2,9 milyar RMB (yaklaşık 420 milyon dolar) taban fiyatla satışa çıkarıldı. Satış sürecine ilişkin resmi bir açıklama yapılmazken, geminin kısa süre sonra Viking filosuna geri döndüğüne işaret eden gelişmeler yaşandı. Gemi Viking Yi Dun adıyla

yeniden tescil edilirken, Norveç'in Bergen limanına kaydedildi.

Satış şartları dikkat çekici kısıtlamalar içeriyordu. China Merchants, alıcıdan gemi üzerindeki tüm marka izlerini kaldırmasını ve geçmişteki China Merchants bağlantısına dair herhangi bir referans kullanılmamasını talep etti. Ayrıca gemide kullanılan Viking markalı alanların ve operasyonel sistemlerin lisans kapsamında olduğu, bu lisansın satışa dahil edilmediği belirtildi.

Ortak girişim başlangıçta Çin pazarına özel, üst düzey bir kruvaziyer ürünü olarak kurgulanmıştı. Ancak geminin hizmete girdiği dönemde Çin'in pandemi nedeniyle kapalı olması operasyonları ciddi şekilde sınırladı. Yi Dun, uzun süre yalnızca Şanghay, Shenzhen ve Tianjin çıkışlı kısa kıyı seferleri gerçekleştirdi.

Pandemi sonrası dönemde uluslararası seferlere geçiş denense de talep beklentilerin altında kaldı. Yaklaşık 930 yolcu kapasiteli geminin çoğu seferini 600 yolcu civarında tamamladığı ve operasyonun zarar etmeye devam ettiği bildirildi. Ortak girişim, 2026 için geminin Avrupa'ya yeniden konumlandırılacağına açıklamıştı.

China Merchants'ın çekilmesi, Çin'de kruvaziyer segmentinde yaşanan daha geniş çaplı daralmanın bir parçası olarak değerlendiriliyor. Kısa süre önce feribot işletmecisi Bohai de tek kruvaziyer gemisini satışa çıkardığını duyurmuştu. Benzer şekilde, bağımsız operatörlerden Blue Dream Cruises yılın başında iflas etti; şirketin gemilerinden biri haczedilirken her iki gemi de satış sürecine girdi.

Pazar dinamikleri, Çinli yolcuların daha çok kısa süreli, destinasyon odaklı ve aile tipi seyahatlere yöneldiğini gösteriyor. Bu segmentte güçlü eğlence olanakları sunan büyük ölçekli gemilerle MSC Cruises ve Royal Caribbean gibi uluslararası operatörler daha başarılı bir performans sergiliyor. Buna karşın pazarlama altyapısının sınırlı olması ve operasyonel zorluklar, Çin kruvaziyer pazarını halen karmaşık bir yapı haline getiriyor.

Tüm bu gelişmelere rağmen pazar büyümesini sürdürüyor. 2025'in ilk 11 ayında yolcu sayısında yaklaşık %28 artış kaydedilirken, yerli operatör Adora Cruises ikinci kruvaziyer gemisini denize indirdi. Şirket ayrıca Çin'de inşa edilmek üzere iki yeni gemi siparişi verirken, üçüncü gemi için opsiyonunu da koruyor.

# Denizcilik Dünyasından İlham Alan Eşsiz Bespoke Yorumu: Rolls-Royce Cullinan Yachting

**Rolls-Royce Motor Cars, yatçılığın zarif malzeme dünyasını ve kendine özgü tasarım kodlarını kutladığı, her biri pusulanın dört ana yönünü temsil eden dört adet özel siparişten (Private Commission) oluşan bir koleksiyon sunuyor. İncelikle işlenmiş ahşap kakma pusula motifi, 40'tan fazla özenle seçilmiş parçadan oluşuyor.**

## SUMMARY

**Rolls-Royce Motor Cars presents a collection of four Private Commissions, each representing one of the four cardinal directions, celebrating the refined material world and distinctive design codes of yachting. The intricately crafted wooden marquetry compass motif is composed of more than 40 carefully selected pieces.**

Rolls-Royce Motor Cars, çağdaş yatçılığın estetiğini, malzeme dünyasını ve ruhunu kutladığı dört özel siparişten oluşan "Cullinan Yachting" serisini sunuyor. Her otomobil, pusulanın dört ana yönünden biriyle – Kuzey, Güney, Doğu veya Batı – tanımlanıyor ve bu zarif tematik yaklaşım hem iç hem de dış tasarım detaylarında incelikte kendini gösteriyor.

Dört özel siparişin tamamı denizcilik sınıfı tik ağacı detaylı el işçiliğiyle boyanmış deniz temalı ön paneller, Akdeniz rüzgâr desenlerinden ilham alan Starlight tavan döşemeleri ve kendine özgü dış renk ve yüzey uygulamaları içeriyor. Dört otomobil bir araya geldiğinde, Charles Rolls'un kendi aile yatından, günümüzün önde gelen yat



tasarımcılarıyla yapılan çağdaş müşteri iş birliklerine kadar, Rolls-Royce'un denizcilik dünyasıyla köklü ve süreklilik gösteren ilişkisini yansıtıyor.

## El Boyaması Detaylarla Hayat Bulan Renk Kompozisyonları

El boyaması detaylar, giderek daha fazla talep gören bir Bespoke ifade biçimine dönüşürken, Rolls-Royce bu özel zanaata adanmış tam zamanlı ustalarla çalışmaya başladı. Cullinan Yachting otomobillerinin her birinde, ön panel ve piknik masalarında, demirdeki bir yata doğru hızla giden bir servis teknesinin bıraktığı su izini yansıtan sanat eserleri bulunuyor. Su izinin yönü,

her bir siparişin yönünü – Kuzey, Güney, Doğu veya Batı- yansıtırken, her otomobilin gerçek anlamda tek ve benzersiz olmasını sağlıyor.

## Starlight Tavan Döşemesi: Yıldızlarla Yön Bulmak

Her Cullinan Yachting, Akdeniz rüzgâr haritalarından ilham alan desenlerde, sabit ve hareketli elle yerleştirilmiş fiber optik yıldızları birleştiren benzersiz bir Starlight tavan döşemesi ile donatıldı. Tasarımcılar, zanaatkârlar ve mühendislerden oluşan Rolls-Royce Bespoke Collective tarafından haritalanan ve yorumlanan değişken hava akımları, iç mekânın tavanı boyunca ince bir hareket halinde yansıtıyor.

Her Cullinan Yachting'in dış renk uygulaması, adını aldığı pusula yönünü yansıtıyor. Kuzey, yüksek enlemlerin serin sularını yansıtan Crystal over Light Blue ile sunulurken; Güney, daha sıcak iklimlerin dinginliğini Crystal over Arabian Blue IV ile ifade ediyor. Doğu, derin suyun sakinliğini ve gizemini Dark Silk Teal ile anlatırken; Batı ise fırtına



# Rahmi M. Koç Müzesi Denizcilik Koleksiyonuna İki Dünya Mirası Ekledi

**Kültürel mirasın en özel koleksiyonlarını geçmişten bugüne taşıyan Rahmi M. Koç Müzesi, dünya denizcilik tarihinin iki gözdesi Cangarda ve Örlen'i ziyaretçileriyle buluşturuyor.**

## SUMMARY

**The Rahmi M. Koç Museum, which brings some of the most remarkable collections of cultural heritage from past to present, is presenting two distinguished vessels of world maritime history, Cangarda and Örlen, to its visitors.**

Çelik buharlı yatlardan günümüze ulaşan tek örnek olan 1901 yapımı 38 metrelik Cangarda, RMK Yachts'ın İstanbul'daki modern tersanesinde yürüttüğü kapsamlı

restorasyon projesinin ardından başarıyla suya indirildi. Rahmi M. Koç Müzesi'nde sergilenmeye başlayan yat, erken dönem buhar gücüyle çalışan yatçılığın yaşayan bir örneği olarak gelecek nesillere ilham vermeyi sürdürüyor.

1927'de lüks güvertesinde İngiltere Kralı VIII. Edward ile İngiltere ve Kanada başbakanlarını ağırlayarak devlet yetkililerinin önemli bir buluşmasına ev sahipliği yapan Cangarda, Amerika'da Charles Canfield için özel olarak üretilmiş olup Delaware'deki "Pusey & Jones" tersanesinde geliştirilen zengin denizcilik mirasını da yansıtıyor.

Rahmi M. Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı tarafından 2024'te satın alınan Cangarda, yapımından bu yana birçok restorasyon geçirdi, hatta tamamen battıktan sonra yeniden hayata döndürüldü.



## "Amacımız ruhunu korumaktı"

Ekim 2024'te İstanbul'a getirilen Cangarda'nın restorasyonu, RMK Yachts'ta büyük titizlikle yürütüldü. Tüm süreç boyunca teknik güvenilirlik sağlanırken tarihsel özgünlüğünün korunmasına da özen gösterildi. Restorasyonun en büyük zorluklarından biri olan Cangarda'nın buhar tahrik sistemi orijinal tasarımına uygun olarak yeniden hayata geçirildi. İhtişamlı yat Cangarda'nın tarihsel dönüşüm sürecinin belgeselinin de çekildiğini duyuran RMK Yachts Direktörü Cüneyt





Okçu, “Cangarda’ya en başından itibaren bir yenileme projesi olarak değil, küresel denizcilik mirasına karşı bir sorumluluk olarak yaklaştık. Amacımız onun ruhunu yeniden yorumlamak değil, korumaktı.” dedi.

### Denizin En Kıdemli “Kartal”ı Örnen

İstanbul’un tarihi denizcilik merkezi Haliç’teki Rahmi M. Koç Müzesi’nde sergilenen bir diğer kültür mirası ise 1903 yılında İsveç’te inşa edilen Örnen isimli buharlı römorkör. İsveççe “Kartal” anlamına gelen Örnen, günümüze ulaşan en eski römorkörler arasında gösteriliyor. Bakımlarının ardından Rahmi M. Koç Müzesi’nde sergilenmeye başlayan çelik gövdeli, 16 metrelik Örnen, II. Dünya Savaşı sırasında kısa bir süre askeri amaçla kullanıldıktan sonra sivil hizmet vermeye devam etti. Yüz yılı aşan bir süre çeşitli İsveçli armatörlerin mülkiyetinde kalan Örnen, 2011’de İsveç denizcilik otoriteleri tarafından kültürel miras statüsüyle tescil edildi. Hakan Bulgurlu tarafından Rahmi M. Koç Müzesi’ne hediye edilen Örnen, 2025’te Türkiye’ye getirilerek, müzenin sitimli gemiler koleksiyonuna katıldı.

Rahmi M. Koç Müzesi Genel Müdürü Mine Sofuoğlu, Cangarda ve Örnen’in müze koleksiyonuna katılmasının Türkiye’nin denizcilik mirasına önemli bir katkı sunduğunu şu sözlerle vurguladı: Cangarda ve Örnen’in Rahmi M. Koç Müzesi koleksiyonuna kazandırılması, denizcilik tarihinin gelecek nesillere aktarılması açısından büyük bir değer taşıyor. Bu eşsiz iki mirasın ziyaretçilerle buluşması, geçmişin mühendislik başarılarını ve denizcilik kültürünü yakından deneyimleme fırsatı sunarken, müze olarak objelerin yalnızca maddi varlığını değil, taşıdıkları hafızayı ve ruhu da koruyarak geleceğe taşıma sorumluluğumuzun ne denli önemli olduğunu ortaya koyuyor.



# “Cast Away” Filmine Ev Sahipliği Yapan Adada Kruvaziyer Karaya Oturdu



Fiji’de 2000 yapımı “Cast Away” filmine ev sahipliği yapan adada yaşanan olay, yolculara adeta sinema sahnesini arattı. Fiji Princess adlı yolcu gemisi, 4 Nisan’da filmde de kullanılan aynı adada karaya oturdu.

## SUMMARY

**In Fiji, an incident on the island that hosted the 2000 film “Cast Away” made passengers feel as if they were reliving a movie scene. The passenger vessel Fiji Princess ran aground on April 4 on the same island featured in the film.**

Fiji adaları çevresinde bir haftaya kadar süren turlar düzenleyen 55 metrelik (179 feet) kruvaziyer gemi, 1998 yılında inşa

edildi. 32 yolcu kabinine sahip olan gemi, maksimum 64 yolcu kapasitesiyle hizmet veriyor. Gemide ayrıca 31 kişilik mürettebat bulunuyor.

İlk raporlara göre gemi, sakin sularda demirli haldeyken şiddetli bir fırtınaya yakalandı ve demir taradı. Ardından bir mercan resifine çarptı. Fiji Denizcilik Güvenlik Otoritesi’nin açıklamasına göre geminin kış bölümünde ve iskele tarafında ciddi hasar meydana geldi. Gövde zarar görünken, dümen sistemine yakın bir bölgede su ingressi (su girişi) yaşandığı bildirildi. Gemi, resif üzerinde iskele tarafına doğru belirgin bir yan yatışla oturmuş durumda kaldı.

Gemide bulunan 30 yolcu ve 17 mürettebat, Pazar günü günün ilk ışıklarıyla birlikte tahliye edilerek Port Denarau’ya fe-

ribotla taşındı. Yetkililer, olayda herhangi bir yaralanma olmadığını açıkladı.

En kritik konu olarak gemide bulunan yaklaşık 20.000 litre dizel yakıt öne çıktı. Şu ana kadar herhangi bir yakıt sızıntısı tespit edilmezken, ihtiyati olarak çevreleme ekipmanları bölgeye konuşlandırıldı. Geminin sahibi Blue Lagoon Cruises, Avustralya’dan bir kurtarma ekibini bölgeye sevk etti. Ancak olumsuz hava koşulları ve yüksek dalgalar nedeniyle dalğışların geminin su altı kısmını incelemesi mümkün olmadı.

Fiji’ye yaklaşan tropikal fırtına nedeniyle, güvenlik gerekçesiyle kalan mürettebat da gece saatlerinde gemiden tahliye edildi. Planın, en kısa sürede yakıtın boşaltılması, ardından kurtarma ekibinin hasar tespiti yaparak geminin çıkarılma yöntemine karar vermesi olduğu bildirildi.

# Danimarka Donanmasının Kayıp Amiral Gemisi 225 Yıl Sonra Bulundu

Deniz arkeologları, Kopenhag Limanı'nın dibinde yaptıkları çalışmalar sırasında Danimarka'ya ait ünlü bir savaş gemisinin batığını keşfetti. Bulgu, 1801 yılında gerçekleşen ve İkinci Koalisyon Savaşları'nın önemli çarpışmalarından biri olan Kopenhag Savaşı'na ışık tutuyor.

## SUMMARY

Marine archaeologists have discovered the wreck of a famous Danish warship while conducting work on the seabed of Copenhagen Harbor. The find sheds light on the 1801 Battle of Copenhagen, one of the key engagements of the War of the Second Coalition.

Söz konusu savaş, İngiliz Amiral Horatio Nelson'un en bilinen zaferlerinden biri olarak kabul ediliyor. Nelson, Kopenhag Limanı'nı ele geçirmek ve Danimarka Veli-aht Prensi'ni, Rusya öncülüğünde kurulan Silahlı Tarafsızlık Birliği'nden çekilmeye zorlamakla görevlendirilmişti. Rusya, Danimarka, Norveç, Prusya ve İsveç'in oluşturduğu bu deniz ittifakı, İngiltere'nin Fransa ile süren savaşında kritik öneme sahip deniz ticaret yollarındaki hakimiyetini tehdit ediyordu.

İngiltere'den yola çıkan ve firkateynler ile bombardıman gemileri tarafından desteklenen 12 hat gemisinden oluşan filo, Danimarka'nın Rusya ile olan ittifakını gözden geçirmesini sağlamak amacıyla bölgeye ulaştı. Filonun komutasını Amiral Hyde Parker üstlenirken, dönemin Komamiral'i Horatio Nelson ikinci komutan olarak görev yaptı. Saldırıyı yöneten Nelson, Kopenhag Limanı kıyısına demirle-



miş Danimarka filosuna karşı gemilerini hat düzeninde konuşlandırarak top ateşi başlattı. Danimarka gemileri de karşılık vererek yaklaşık dört saat süren şiddetli bir çatışma yaşandı.

Çatışma sırasında Amiral Parker'ın geri çekilme emrine rağmen Nelson'un savaş devam etmesi, tarihe geçen önemli anlardan biri oldu. Sayıca fazla olmasına rağmen İngiliz donanmasının üstün ateş gücü karşısında zorlanan Danimarka filosu, sonunda ateşkes kabul etmek zorunda kaldı. Nelson, bu zaferin ardından "Nil Vikontu" unvanına layık görüldü.

Savaş sırasında Danimarka donanmasının amiral gemisi Dannebrog alev alarak büyük hasar gördü. Çatışmanın ardından patlayan gemi battı; olayda 50'den fazla mürettebat hayatını kaybederken 19 kişi kayboldu. Batık, yaklaşık 225 yıl boyunca denizin dibinde, top mermileriyle çevrili halde keşfedilmeyi bekledi.

Bu yıl ise Kopenhag'ın kıyı şeridinde planlanan genişletme çalışmaları öncesinde yürütülen araştırmalar sırasında geminin

kalıntısına ulaşıldı. Yeni bir yerleşim alanı olarak planlanan ve "Lynetteholm" adı verilecek proje kapsamında yapılacak dolgu çalışmaları öncesinde bölgede arkeolojik incelemeler gerçekleştiriliyor.

Kazı çalışmalarını yürüten Danimarka Viking Gemi Müzesi'nden arkeolog Otto Uldum, keşfin önemine dikkat çekerek, "Kopenhag Savaşı'na ilişkin ilk kez bu ölçekte arkeolojik verilere ulaşıyoruz. Daha önce bu alanda herhangi bir kazı ya da detaylı inceleme yapılmamıştı" dedi. Uldum, bulunan ahşap parçaların boyutlarının gemiye ait tarihi çizimlerle birebir örtüştüğünü ve yapılan dendrokronolojik analizlerin geminin 1772'de inşa edildiğini doğruladığını belirtti.

Savaş mezarı niteliği taşıyan batıkta bulunan kalıntılara büyük bir hassasiyetle yaklaşıldığını ifade eden ekip, gemiyle birlikte batan mürettebata ait olduğu düşünülen kemiklerin de gün yüzüne çıkarıldığını açıkladı. Çalışmaların henüz tamamlanmadığını belirten Uldum, çıkarılan tüm bulguların detaylı şekilde analiz edileceğini vurguladı.

# Data Hidrolik'ten Entegre Sistem Yaklaşımı: Türkiye'de Tasarlanıyor, 30'dan Fazla Ülkenin Denizlerinde Çalışıyor

Denizcilik sektörü; her geçen gün daha karmaşık operasyonlar, yüksek performans beklentileri ve dijitalleşen sistem ihtiyaçlarıyla dönüşüyor. Bu dönüşüm, yalnızca ekipman üretimini değil; mühendislik, sistem kurgusu ve operasyonel sürekliliği bir arada sunabilen çözüm ortaklarını öne çıkarıyor. 1945 yılından bu yana sektörde faaliyet gösteren Data Hidrolik, bugün ticari gemilerden askeri platformlara, römorkörlerden mega yatlara kadar geniş bir yelpazede “Entegre Güverte Sistemleri” geliştirerek bu ihtiyaca çözüm sunuyor.

## SUMMARY

The maritime industry is evolving with increasingly complex operations, higher performance expectations, and the growing need for digitalized systems. This transformation highlights not only equipment manufacturing but also solution partners capable of delivering engineering, system design, and operational continuity as an integrated whole. Operating in the sector since 1945, Data Hidrolik is leading this transformation by developing “Integrated Deck Systems” across a wide range of applications, from commercial vessels to naval platforms, and from tugboats to mega yachts.

## Tekil Ürün Değil, Sistem Mühendisliği

Geleneksel üretim anlayışında ürünler tekil çözümler olarak sunulurken, modern denizcilik operasyonları bütüncül sistemler gerektiriyor. DATA, bu noktada yalnızca

bir imalatçı değil, sistemin tamamını kurgulayan bir mühendislik partneri olarak konumlanıyor. İrgatlar, vinçler, dümen makineleri ve hidrolik start üniteleri gibi kritik ekipmanlar; proje bazlı ihtiyaçlara göre optimize edilerek tek bir mühendislik aklıyla tasarlanıyor. Bu yaklaşım sayesinde:

- **Maksimum Uyum:** Bileşenler arasında tam entegrasyon sağlanarak teknik koordinasyon riskleri minimize ediliyor.
- **Operasyonel Verimlilik:** Zorlu deniz koşullarında kesintisiz çalışma ve yüksek performans elde ediliyor.
- **Sürdürülebilir Performans:** Enerji kullanımını optimize edilirken, bakım ve servis süreçleri sadeleşiyor.

Data Hidrolik'in mühendislik gücü, bugün Türkiye'nin savunma sanayii ekosisteminin de en önemli bileşenlerinden biridir. Başta MİLGEM sınıfı gemiler başta olmak üzere birçok askeri projede kritik görevler üstlenen DATA, bu yetkinliğini Pakistan, Türkmenistan, Ukrayna, Katar, Malezya gibi uluslararası projelere de taşıyarak küresel bir oyuncu olduğunu kanıtlamıştır. Şirket, EYDEP kapsamında kazandığı yetkinliklerle yüksek teknoloji gerektiren gaz türbini start üniteleri gibi spesifik çözümlerde de fark yaratmaktadır.

## 30'tan Fazla Ülkeye İhraç Edilen Mühendislik

İstanbul'daki tesislerinde geliştirilen sistemler, bugün 30'dan fazla ülkeye ihraç edilerek farklı iklim ve deniz koşullarında aktif olarak kullanılmaktadır. Römorkörlerin ihtiyaç duyduğu yüksek çekme gücünden mega yatların beklediği sessizlik ve estetiğe kadar her segmentte platforma özel çözümler sunulmaktadır.

Data Hidrolik Yönetim Kurulu Üyesi Cem Hüroğlu, markanın global başarısını şu sözlerle özetliyor: “Bizim hikayemiz, Türk mühendisliğinin globaldeki kalıcılığının hikayesidir. Artık sadece ürün değil; ürün, servis hızı ve mühendislik vizyonunu bir arada sunuyoruz.”

## Geleceğe Yön Veren Vizyon: Dijitalleşme ve Sürdürülebilirlik

Denizcilik sektöründeki yeşil dönüşümü yakından takip eden DATA, üretim süreçlerinde karbon ayak izini azaltmak için tesislerinde güneş enerji santrali (GES) kullanımına geçmiş, operasyonel araçlarını elektrikli sistemlere dönüştürmeye başlamıştır. Geleceğin denizcilik çözümleri için uzaktan izleme ve durum bazlı bakım gibi dijital teknolojilere odaklanan şirket, küresel pazardaki yerini sağlamlaştırmayı hedeflemektedir.



# Vaisala'dan Denizcilik ve Açık Deniz Operasyonları için Yeni Nesil Hava İstasyonu

**Ölçüm teknolojileri alanında küresel liderlerden olan Vaisala, denizcilik ve açık deniz uygulamalarına yönelik geliştirdiği yeni ürünü Maritime Automatic Weather Station AWS830'u tanıttı.**

## SUMMARY

**Vaisala, one of the global leaders in measurement technology, has introduced its new product, the Maritime Automatic Weather Station AWS830, developed for maritime and offshore applications.**

AWS830, açık deniz ortamları için güvenilir, emniyetli ve gerçek zamanlı meteorolojik ve oşinografik izleme imkânı sunuyor. Sistem; rüzgâr hızı, atmosfer basıncı, görüş mesafesi, bulut yüksekliği, hava sıcaklığı, nem ve dalga yüksekliği gibi kritik verileri, zorlu deniz koşullarına dayanacak şekilde tasarlanmış sağlam ve genişletilebilir bir platform üzerinden sağlıyor. Gelişmiş siber güvenlik özellikleri ve modüler tasarım esnekliği ile dikkat çeken AWS830, aynı zamanda sıkı denizcilik güvenliği ve çevre standartlarını karşılayacak şekilde geliştirildi.

## Farklı Kurulum İhtiyaçlarına Uygun Tasarım

AWS830, hem dış ortam hem de server rack versiyonlarıyla sunularak, güverte üzerindeki zorlu koşullarda yapılan kurulumların yanı sıra korumalı iç mekân ekipman odalarındaki ihtiyaçlara da yanıt veriyor. Dış ortam versiyonu; korozyon, titreşim, darbe, aşırı sıcaklık, nem ve tuzluluk gibi zorlu açık deniz koşullarına dayanacak şekilde test edilerek geliştirildi.

Denizcilik Sektöründe Stratejik Bir Adım Artan açık deniz enerji projeleri ve donanma modernizasyon programları, denizcilik sektöründe gelişmiş hava izleme sistemlerine olan ihtiyacı artırıyor. AWS830, buz kıran gemiler, sahil güvenlik, araştırma ve askeri gemiler dahil olmak üzere zorlu kutup koşullarında operasyon kabiliyeti sağlayacak şekilde tasarlandı.

Vaisala Weather, Energy and Environment Satış ve Pazarlamadan Sorumlu Başkan Yardımcısı Panu Partanen, "AWS830, onlarca yıllık deneyimimize dayanan yeni nesil bir denizcilik hava izleme çözümdür. Bu lansman, denizcilik operasyonlarını güvenilir ve siber güvenli hava verileriyle destekleme konusundaki kararlılığımızı pekiştiriyor." açıklamasında bulundu.

## Gelişmiş Güvenlik ve Operasyonel Esneklik

Açık deniz operasyonlarının hem güvenlik hem de emniyet açısından kritik hale gelmesiyle birlikte, hava verilerinin sürekli erişilebilir, doğrulanabilir ve doğru olması büyük önem taşıyor. Sektörde öncü Vaisala DMU801 veri kaydedici

altyapısı üzerine inşa edilen AWS830; güvenli başlatma (secure boot), imzalı yazılım doğrulama ve uçtan uca şifrelenmiş iletişim gibi gelişmiş siber güvenlik özellikleri sunuyor.

Modüler yapısı sayesinde kullanıcılar, CAP437 standartlarına uyumlu Vaisala Elements Helideck Monitoring Software ile tam kapsamlı bir helideck izleme sistemi tercih edebiliyor ya da sistemi gemi navigasyon ve otomasyon altyapılarına entegre edebiliyor. Vaisala'nın geniş sensör portföyünün yanı sıra üçüncü parti sensörlerle de uyumlu olan sistem, ihtiyaçlara göre kolayca genişletilebiliyor.

Vaisala Denizcilik Birimi Başkanı Mikko Nikkanen ise, "Denizcilik operasyonları, yüksek güvenlik ve çevre standartlarını karşılayan kusursuz çalışan sistemler gerektirir. AWS830'un güvenilirliği, siber güvenlik odaklı tasarımı ve modüler yapısı, onu modern açık deniz operasyonları için ideal bir çözüm haline getiriyor" dedi.

Vaisala Maritime Automatic Weather Station AWS830'un teslimatlarının Haziran 2026 itibarıyla başlaması planlanıyor



# J-ENG ve Kawasaki'den Dünyanın İlk Tam Ölçekli Hidrojen Deniz Motoru

Japonya, okyanus aşırı gemilerde kullanılmak üzere geliştirilen büyük ölçekli hidrojen yakıtlı bir motorun başarılı şekilde test edildiğini duyurdu. Japan Engine Corporation (J-ENG), Kawasaki Heavy Industries ile birlikte yürüttüğü proje kapsamında geliştirdiği bu motorun, deniz taşımacılığında hidrojen kullanımına yönelik önemli bir teknolojik dönüm noktası olduğunu belirtti.

## SUMMARY

Japan has announced the successful testing of a large-scale hydrogen-fueled engine developed for use in ocean-going vessels. Japan Engine Corporation (J-ENG), in collaboration with Kawasaki Heavy Industries, stated that the engine developed under the project represents a significant technological milestone for the use of hydrogen in maritime transport.

Şirketler, bugüne kadar hidrojenle ilgili çalışmaların çoğunlukla kıyı tipi küçük gemiler ve düşük güçlü sistemler üzerinde yoğunlaştığını, bu nedenle mevcut gelişmenin yüksek güçlü ve uzun menzilli ticari gemiler açısından kritik bir adım olduğunu vurguladı. Özellikle gezi tekneleri



ve römorkörler gibi kısa mesafeli operasyonlar için sıkıştırılmış hidrojen kullanan sistemlerin daha yaygın olduğu, bazı yolcu gemilerinde ise yakıt hücresi tabanlı denemelerin gerçekleştirildiği ifade edildi. J-ENG tarafından yapılan açıklamada, büyük ölçekli, düşük devirli ve iki zamanlı hidrojen yakıtlı motorun laboratuvar testlerinde yüzde 95'in üzerinde hidrojen eş yakıt (co-firing) oranına ulaştığı bildirildi. Bu sonuçların, hem sera gazı emisyonlarının azaltılması hem de motorun stabil çalışması açısından önemli bir başarı olduğu kaydedildi. Şirket, performansın daha da optimize edilmesi için test çalışmalarının devam edeceğini açıkladı.

Motorun tam ölçekli doğrulama sürecinin ardından, 2027 yılının Ocak ayında teslim edilmesinin planlandığı belirtildi. Proje, Japonya'nın devlet destekli araştırma kurumu NEDO (New Energy and Industrial Technology Development Organization) kapsamında yürütülüyor. Kawasaki Heavy Industries, hidrojen yakıtlı motorun yanı sıra yakıt tankı ve besleme sistemlerinin geliştirilmesinden de sorumlu bulunuyor.

Söz konusu motorun, Onomichi Dockyard tarafından tasarlanan 17.500 DWT kapasiteli hidrojen yakıtlı çok amaçlı bir gemiye ana makine olarak entegre edilmesi planlanıyor. Gemi, tamamlandıktan sonra MOL ve MOL Drybulk tarafından işletilecek ve 2028 mali yılından itibaren üç yıl sürecek bir demonstrasyon programına tabi tutulacak.

Yetkililer, bu motorun türünün dünyadaki ilk örneklerinden biri olduğunu ve hidrojenin denizcilikte yeni nesil alternatif yakıt olarak kullanımına yönelik önemli bir kilometre taşı niteliği taşıdığını ifade ediyor.



# EcoNavis, Rüzgâr Destekli Sevkiyatta Verimliliği Artıracak Yeni Flettner Rotor Teknolojisini Geliştiriyor

İskoçya merkezli EcoNavis Solutions, derin deniz taşımacılığında Flettner tipi rotor yelkenlerin performansını ve ticari uygulanabilirliğini artırmayı hedefleyen yeni nesil bir rüzgâr destekli sevkiyat sistemi geliştiriyor.

## SUMMARY

Based in Scotland, EcoNavis Solutions is developing a next-generation wind-assisted propulsion system aimed at improving the performance and commercial viability of Flettner-type rotor sails in deep-sea shipping.

Şirketin “Eco Rotor Sail” adını verdiği yeni sistem, rotor yelkenlerin itiş gücünü artırmak, enerji ihtiyacını azaltmak ve farklı rüzgâr açılarında daha verimli çalışmasını sağlamak amacıyla tasarlanan patentli bir kuyruk aparatı içeriyor. İlk olarak 1920’lerde geliştirilen ve dönen silindirik yapılarıyla bilinen Flettner rotorları, gemi sahiplerinin yakıt tüketimini ve sera gazı emisyonlarını azaltma çabalarıyla birlikte yeniden gündeme gelmiş durumda. Ancak bu teknolojinin daha geniş ölçekte kullanımının önündeki en önemli engellerden biri, rüzgâr yönü değiştiğinde performans istikrarının düşmesi olarak öne çıkıyor.

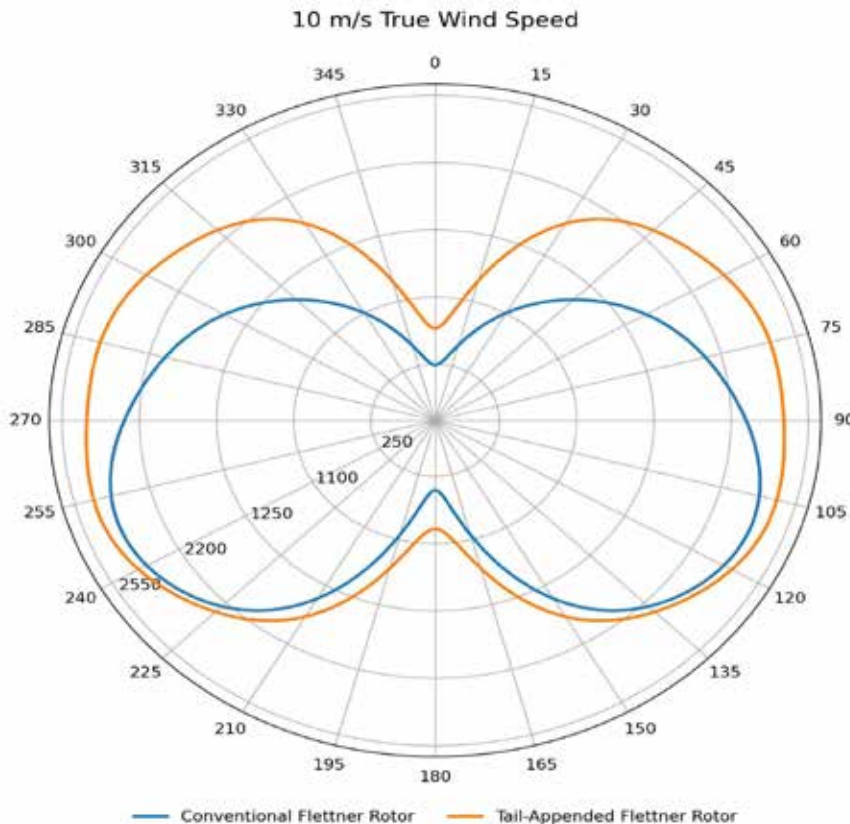
EcoNavis’in geliştirdiği yeni tasarım ise rotorun arkasındaki hava akışını yeniden şekillendirerek “etkili rüzgâr penceresini” genişletiyor. Bu sayede daha düşük tork ihtiyacıyla daha yüksek itiş gücü elde edilmesi hedefleniyor.

Glasgow merkezli şirket, yapılan ilk simülasyonların itiş gücünde yüzde 10’a varan bir artış ve tork ihtiyacında yüzde 5’e varan bir azalma sağlandığını gösterdiğini belirtiyor.

Eco Rotor Sail sistemi, klasik dönen silindiri korurken, rotorun arka kısmına yerleştirilen sabit aerodinamik bir aparat sayesinde hava akışını stabilize ediyor. Bu yapı, enerji kayıplarını azaltarak değişen rüzgâr koşullarında dahi sistemin itiş üretmeye devam etmesini sağlıyor.

Projenin geliştirme süreci, İskoçya Girişimi (Scottish Enterprise) tarafından sağlanan 100 bin sterlin (132 bin dolar) değerindeki araştırma hibesiyle destekleniyor. Toplam 265 bin sterlin (350 bin dolar) bütçeli proje, doğrulama ve demonstrasyon aşamalarına taşıyor.

Bir sonraki aşamada, İtalya’daki Politecnico di Milano’da rüzgâr tüneli testleri için ölçekli bir modelin üretilmesi planlanıyor. Elde edilecek sonuçlar simülasyon verileriyle karşılaştırılarak performans doğrulaması yapılacak. Başarılı sonuçlar elde edilmesi halinde, bu yıl içinde gemi üzerinde test edilmek üzere tam ölçekli bir prototipin üretilebileceği ifade ediliyor.



# The Switch, PMM850M Kalıcı Mıknatıslı Makinesini Tanıttı

**Denizcilik uygulamaları için kalıcı mıknatıslı (PM) elektrik makineleri geliştiren The Switch, yeni ürünü PMM850M'i piyasaya sundu. Kompakt yapısı ve yüksek verimliliğiyle öne çıkan yeni model, gemi sahiplerine yakıt tüketimini azaltma, emisyonları düşürme ve işletme maliyetlerini minimize etme imkânı sunmayı hedefliyor. Teslimatların 2027 yılında başlaması planlanıyor.**

## SUMMARY

**The Switch, a developer of permanent magnet (PM) electrical machines for marine applications, has launched its new PMM850M. The compact and highly efficient model is designed to help shipowners reduce fuel consumption, lower emissions, and minimize operating costs. Deliveries are scheduled to begin in 2027.**

Yeni PMM850M, özellikle şaft jeneratörü ve tahrik (propulsion) uygulamaları için tasarlandı. 500 kW ile 1.5 MW güç aralığındaki gemilere hitap eden model, The Switch'in mevcut ürün gamının alt segmentindeki boşluğu dolduruyor. Şirket, bu segmentte bazı gemiler için PMM1000M'in fazla büyük kaldığını ve daha kompakt bir çözüme ihtiyaç duyulduğunu belirtiyor.

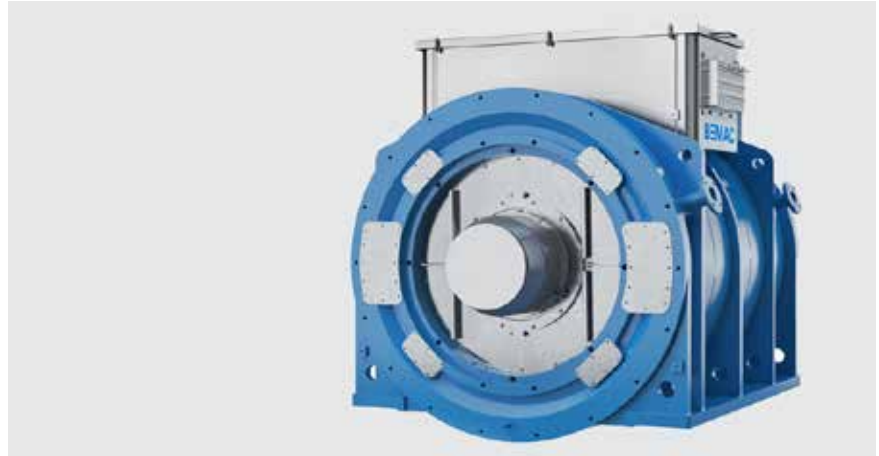
PMM850M'in dikkat çeken teknik özelliklerinden biri de su ceket (water-jacket) soğutma sistemi. Bu sistem, harici soğutma ünitelerine, fanlara ve ısı değiştiricilere olan ihtiyacı ortadan kaldırıyor. Soğutma suyu, makine gövdesi içinde yer alan kanallardan geçerek geminin tatlı su soğutma sistemine entegre ediliyor. Bu yapı, hem mekanik tasarımı basitleş-

tiriyor hem de yer tasarrufu ve işletme verimliliği sağlıyor.

Güç ihtiyacına göre yataklı veya yataksız olarak teslim edilebilen PMM850M, modüler yapısı sayesinde farklı uygulamalara uyarlanabiliyor. Aksiyel uzunluk, güç gereksinimine göre ölçeklenerek her gemi için optimum boyutlandırma sağlanıyor.

Yeni modelin devreye girmesiyle birlikte The Switch'in kalıcı mıknatıslı makine portföyü 500 kW'tan 10 MW üzeri güç aralığını kapsayan 70'ten fazla varyanta ulaştı. Şirket, özellikle düşük güç ve dar alan kısıtına sahip gemilerde de PM teknolojisinin avantajlarını yaygınlaştırmayı hedefliyor.

PM makineler, özellikle gemilerin sıklıkla çalıştığı kısmi yük koşullarında yüksek verimlilik sağlıyor. Geleneksel endüksiyon veya elektrikli uyarımlı makinelerle kıyaslandığında, nominal yükte %2-4 daha yüksek verimlilik sunarken, kısmi yüklerde bu fark daha da artabiliyor. Bu durum yakıt tüketimi ve sera gazı emisyonlarının azaltılmasına doğrudan katkı sağlıyor. Elektrikli tahrik mimarileriyle yüksek uyumluluğa sahip PM makineler; değişken hız sürücüleri, şaft jeneratör sistemleri, PTI/PTO konfigürasyonları ve hibrit ya da tamamen elektrikli tahrik sistemlerinde etkin şekilde kullanılabilir. PMM850M için final testlerin 2026 yılının ikinci yarısında yapılması, ilk teslimatların ise bu sürecin ardından başlaması planlanıyor.



### Öne çıkan avantajlar

- Yüksek elektrikli verimlilik sayesinde daha düşük yakıt tüketimi
- Daha düşük CO<sub>2</sub> ve NO<sub>x</sub> emisyonları ile çevresel regülasyonlara uyum
- Fırçasız tasarım ve sadeleştirilmiş soğutma sistemi sayesinde düşük bakım ihtiyacı
- 5 milyon saati aşan çalışma deneyimine sahip, arıza kaynaklı operasyon duruşu yaşanmamış güvenilir platform
- Kompakt tasarım sayesinde gemi yerleşiminde esneklik ve daha az yer ihtiyacı
- Harici fan ihtiyacının ortadan kalkmasıyla daha sessiz çalışma ve su altı/üstü gürültü regülasyonlarına uyum

# GTI Çekili Sonar Sistemleri için Özel Kablo Çözümü

**NOVACAVI, GeoSpectrum Technologies Inc. tarafından geliştirilen çekilebilir aktif ve pasif sonar (TRAPS) sistemleri için en uygun kablo çözümlerinin geliştirilmesinde kapsamlı teknik destek sağlamıştır.**

## SUMMARY

NOVACAVI provided comprehensive technical support in the development of optimal cable solutions for the towed reelable active and passive sonar (TRAPS) systems developed by GeoSpectrum Technologies Inc.

Kıyı (littoral) ve derin deniz operasyonlarına uygun çok görevli yapısıyla öne çıkan sistem, yüksek performanslı, güvenilir ve tamamen özelleştirilmiş su altı kablo çözümleri gerektirmiştir. Sonar sistemleri için ağır çekme ve nötr yüzer hafif kablo konfigürasyonları da dahil olmak üzere özel kablo tasarımı ve üretiminde uzman olan NOVACAVI, sistem performansını en üst düzeye çıkarmak amacıyla farklı tiplerde özel kablolar geliştirmiştir.

Bu gelişmiş kablo çözümleri; değişken derinliklerde su altı hedeflerinin tespiti, sınıflandırılması, takibi ve konumlandırılmasına katkı sağlayarak GeoSpect-



rum'un çekili sonar sistemlerinin operasyonel kabiliyetlerini artırmaktadır.

NOVACAVI, su altı akustiği alanında lider firmalardan biri olan GeoSpectrum Technologies Inc. tarafından güvenilir bir tedarikçi olarak tercih edilmekten gurur duymaktadır.



# Nippon Paint Marine, Yeni Biyositsiz Gövde Kaplamasını Tanıttı

**Nippon Paint Marine, deniz çevresine etkisi düşük ve Çin ile Kore dahil başlıca gemi inşa pazarlarındaki düzenlemelere uyumlu yeni düşük VOC (uçucu organik bileşik) formülüne sahip AQUATERRAS 1100 adlı kaplamasını tanıttı.**

## SUMMARY

**AQUATERRAS, biyosit kullanılmadan gemi gövdesi yüzeyine deniz organizmalarının tutunma kabiliyetini azaltan hidrofilik ve hidrofobik yapıları birleştiren mikro-bölge (micro-domain) yapıya sahip HydroPhix™ teknolojisini içeriyor.**

Kaplama, biyosit kullanmadan kirlenmeyi önlemek için pürüzsüz ve parlak bir yüzey oluşturan silikon modifiyeli bağla-

yıcı teknolojisi Advanced Fouling Control (AFC) ile geliştirildi. Yüksek dayanımlı boya filmi mekanik hasarlara karşı da direnç gösteriyor.

Kuru havuz uygulamaları ve yeni inşa projelerinde geleneksel antifouling kaplamalar kadar kolay uygulanabilen ürünün, erken testlerde ROV (uzaktan kumandalı araç) temizleme sistemleriyle uyumlu olduğu görüldü.

Nippon Paint Marine'in AQUATERRAS serisi, dünyanın ilk biyositsiz kendiliğinden parlayan (self-polishing) gövde kaplaması olarak öne çıkıyor. Mikro-bölge teknolojisi sayesinde uzun vadeli kirlenme koruması sağlarken, emisyon düzenlemelerine uyumu desteklemek ve maliyetleri azaltmak için yüzde 14,7'ye kadar yakıt tasarrufu sunuyor.

Ayrıca AQUATERRAS, PML Applications tarafından bağımsız olarak test edilerek deniz yaşamı için güvenli olduğu doğrulandı.



# Wattlab, Solar Flatrack İle Dökme Yük Gemilerinde Güneş Enerjisinin Ölçeklenebilirliğini Kanıtladı

**Denizcilik sektöründe güneş enerjisi çözümleri geliştiren Wattlab, Solar Flatrack sistemiyle dökme yük gemilerinde güneş enerjisinin uygulanabilirliği ve ölçeklenebilirliğini ortaya koydu. Başarılı pilot projelerin ve Vertom Tula gemisinde gerçekleştirilen ilk tam ölçekli kurulumun ardından şirket, çözümünü uluslararası kuru yük taşımacılığı pazarına yayma aşamasına geçti.**

## SUMMARY

Wattlab, a company developing solar energy solutions for the maritime sector, has demonstrated the viability and scalability of solar power in bulk carriers through its Solar Flatrack system. Following successful pilot projects and the first full-scale installation on the Vertom Tula, the company has now entered the phase of expanding its solution into the international dry bulk shipping market.

Mevcut durumda Solar Flatrack sistemi, Supramax segmentine kadar olan gemilerde uygulanabiliyor. Wattlab ise eş zamanlı olarak Panamax ve Capesize sınıfı daha büyük dökme yük gemileri için de deniz koşullarına uygun güneş enerjisi çözümleri geliştirmeye başladı.

Wattlab, Solar Flatrack sisteminin deniz operasyonlarında başarılı şekilde uygulanması sayesinde, güneş enerjisinin gemi üzerindeki "hotel load" (yardımcı enerji tüketimi) için pratik ve ölçeklenebilir bir enerji kaynağı olabileceğini kanıtladı. İki pilot uygulama ve coaster

sınıfı bir gemide yapılan ilk tam ölçekli kurulumun ardından elde edilen sonuçlar, sistemin denizde güvenilir şekilde çalıştığını ve yakıt tasarrufu ile emisyon azaltımına doğrudan katkı sağladığını gösterdi.

## Pilot Aşamadan Uygulamaya Geçiş

TNO ve Vertom iş birliğiyle sistem ilk olarak Vertom Anette gemisinde test edildi. Elde edilen deneyimler daha sonra Vertom Tula gemisine aktarıldı. Bu gemide kullanılan 44 adet Solar Flatrack ünitesi,



geminin yardımcı enerji ihtiyacının yaklaşık yüzde 20'sini karşılayarak önemli bir tasarruf sağladı. Proje, Avrupa Birliği'nin 2050 yılına kadar iklim nötrlüğü hedefi doğrultusunda oluşturulan Just Transition Fund (JTF) kapsamında finanse edildi.

Wattlab CEO'su ve kurucu ortağı Bo Salet, projeye ilişkin yaptığı açıklamada, "Bu adımla denizde güneş enerjisinin artık bir deney değil, çalışan bir çözüm olduğunu gösteriyoruz," ifadelerini kullandı. Salet ayrıca pilot projeler sayesinde hem teknik performans hem de mürettebatın sistemi kullanım kolaylığı

açısından önemli bilgiler elde ettiklerini belirterek, "Denize elverişlilik konusunda da değerli içgörüler kazandık. Bu bilgiler doğrultusunda Solar Flatrack sistemimizi önemli ölçüde geliştirdik." dedi.

#### Operasyonlara etkisi yok

Gemi sahipleri açısından en kritik konulardan biri olan operasyonel esneklik konusunda sistemin herhangi bir kısıtlama yaratmadığı vurgulandı. Solar Flatrack tasarımı sayesinde:

- Paneller yükleme ve boşaltma operasyonları sırasında yerinde kalabiliyor
- Gerekli durumlarda sistem kolayca sökülüp istiflenebiliyor

- Üniteler, 20 feet'lik bir konteyner alanı içinde kompakt şekilde depolanabiliyor

#### Bu özellikler sayesinde geminin günlük operasyonel verimliliği korunuyor.

Daha büyük gemilere ölçekleme hedefi mevcut teknoloji ile Solar Flatrack sistemleri, özellikle katlanabilir veya istiflenebilir ambar kapaklarına sahip coaster ve Supramax sınıfı gemilerde kullanılabiliyor. Bu başarıların ardından Wattlab, Panamax ve daha büyük dökme yük gemilerine yönelik yeni nesil sistemler üzerinde çalışmaya başladı.

Salet, "Piyasa ilgisi hızla artıyor. Şu ana kadar filolarında Solar Flatracks kullanmak isteyen 200'den fazla uluslararası paydaşla temas kurduk," dedi.

#### Enerji dönüşümüne ve regülasyonlara katkı

Solar enerji kullanımı, yakıt tüketimini azaltarak CO<sub>2</sub> emisyonlarını düşürüyor ve CII ile EEXI gibi performans göstergelerinde iyileşme sağlıyor. Ayrıca FuelEU Maritime ve AB Emisyon Ticaret Sistemi (EU ETS) gibi düzenlemelere uyumu destekliyor. Bunun yanında sistem, gemi sahiplerinin dalgalı yakıt fiyatlarına olan bağımlılığını da azaltıyor.

Wattlab, 3 ila 5 yıl arasında değişen yatırım geri dönüş süresi ile Solar Flatrack sisteminin hem mevcut hem de yeni inşa gemilerde karbonsuzlaşma için ekonomik olarak uygulanabilir bir çözüm olduğunu belirtiyor.



# Sea Business World

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

[www.seabusinessworld.com](http://www.seabusinessworld.com)

## KA Rİ YER

MARKA  
DANIŞMANLIĞI

[www.kariyermarkadansmanligi.com](http://www.kariyermarkadansmanligi.com)

MEDYA  
İLETİŞİM  
REKLAM  
PROJE YÖNETİMİ  
ORGANİZASYON HİZMETLERİ

## YAPI İMAGAZİN

[www.yapimagazin.com](http://www.yapimagazin.com)

İNŞAAT, MİMARLIK, MALZEME, YAPI TEKNOLOJİLERİ DERGİSİ

## hs HAVUZ & SAUNA

[www.havuzsauna.com](http://www.havuzsauna.com)

HAVUZ, SAUNA, SPA, PEYZAJ MİMARLIĞI DERGİSİ

# FUAR TAKVİMİ

- 
- **ASIA YACHT EXPO**  
Yatçılık ve Denizcilik Fuarı  
Çin / Guangzhou / China Import and Export Fair Complex  
15-17 Mayıs 2026
- **SMM**  
Yatçılık ve Denizcilik Fuarı  
Almanya / Hamburg / Hamburg Messe  
01-06 Eylül 2026
- **SALONE NAUTICO**  
Yatçılık ve Denizcilik Fuarı  
İtalya / Cenova / Fiera di Genova  
01-06 Ekim 2026
- **BOAT TECHNICA**  
Yatçılık ve Denizcilik Fuarı  
Polonya / Varşova / PTAK Varşova Fuarı  
08- 10 Ekim 2026
- **METSTRADE**  
Yatçılık ve Denizcilik Fuarı  
Hollanda / Amsterdam / Amsterdam RAI  
17- 19 Kasım 2026
- **SEA ASIA**  
Yatçılık ve Denizcilik Fuarı  
Singapur / Singapur / Sands Expo & Convention Centre  
16- 18 Mart 2027

# 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



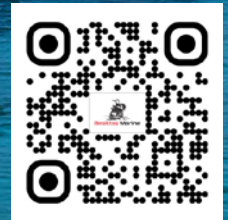
400+ Gemi | 3 Kıta | 20+ Yıllık Deneyim



CARETTA ERP  
SHIP MANAGEMENT SYSTEM



**Beşiktaş** Marine



**It Is Easy To Work With Us**