

Sea Business World

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

www.seabusinessworld.com / Ocak-Şubat 2026

*Deniz İş Dünyasının
Bilgi Rotası*



HABERLER

IMO'nun 2026 Düzenlemeleri Yürürlüğe Girdi

DENİZ TİCARETİ

2025 Yılı Deniz Ticareti İstatistikleri Yayımlandı

RÖPORTAJ

Vega'dan Zorlu Deniz Koşullarında Kesintisiz Ölçüm Çözümleri

LİMAN- LOJİSTİK

2026'da 20 Liman Demir Yoluna Bağlanacak

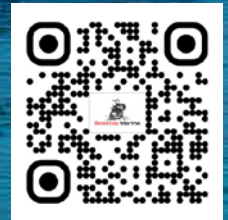
ÜRÜN TANITIMLARI

SeaConnect Uygulaması Yayına Başladı





Beşiktaş Marine



It Is Easy To Work With Us

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



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
Ocak - Şubat 2026
Sayı: 4

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

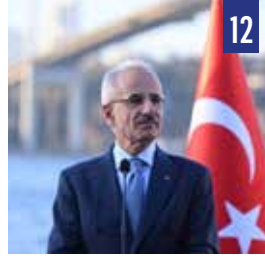
Tüm ilanların sorumluluğu firmalara, yazarlardaki görüşler sahiplerine aittir.

Bu dergi Basın İlan Kurumu SÜRELİ YAYINLAR listesinde yer almaktadır



REKLAM İNDEKSİ

ALM MARİNE	75
BEŞİKTAŞ MARİNE	ÖN KAPAK İÇİ
CARETTA ERP	ARKA KAPAK İÇİ
HASGEM	31
KARİYER MEDYA YAYINCILIK	71
PERCON	61
QSM GLOBAL	11
TURBOTÜRK	7
TÜRK P&I	1
LAYHER	49
SEACONNECT	21
VEGA TÜRKİYE	ARKA KAPAK



HABERLER

- 04 IMO'nun 2026 Düzenlemeleri Yürürlüğe Girdi
- 08 ICS, 2025–2026 Bayrak Devleti Performans Tablosu'nu Yayımladı
- 12 Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu 2025 Yılı Denizcilik Verilerini Değerlendirdi: Cumhuriyet Tarihinin Rekoru Kırıldı
- 16 Yılın İlk Meclis Toplantısı, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'nun Katılımıyla Gerçekleştirildi
- 18 2025'te Gemilerde Kaza Oranları ve Muhtemel Sebepler Güvenliğin Görünen Başarısı ve Sistemik Kırılganlıklar
- 22 IMSBC Code'da Yeni Dönem: İki Yeni MHB Yük Programı Ekleniyor
- 24 ABD Donanması, Türkiye'de Gemi İnşa Seçeneklerini Değerlendiriyor
- 26 Alarm Yükü Denizcilikte Güvenliği Tehdit Ediyor
- 27 Yalova Tersanelerinde Yeni Dönem: Deniz Suyu "Sanayi Hammaddesine" Dönüşüyor

DENİZ TİCARETİ

- 37 İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda Gemi Trafiği Rekor Kırdı
- 38 2025 Yılı Deniz Ticareti İstatistikleri Yayımlandı
- 41 2.1 Milyon Yolcu ile Kruvaziyer Turizmi 2025'te Rekor Kırdı

RÖPORTAJ

- 44 Vega'dan Zorlu Deniz Koşullarında Kesintisiz Ölçüm Çözümleri

GEMİ İNŞA- YAN SANAYİ

- 48 Maersk, Esnek Kullanıma Sahip Sekiz Büyük Gemiyi Sipariş Etti
- 50 DESAN'ın Malezya İçin İnşa Ettiği İkinci Geminin Sac Kesme Töreni Gerçekleşti

LİMAN- LOJİSTİK

- 53 2026'da 20 Liman Demir Yoluna Bağlanacak
- 56 Virginia Ports Virginia Limanı, Ultra Büyük Konteyner Gemileri İçin Kapasitesini Artırdı

YELKEN- TEKNE- MARİNA

- 62 Luca Dini Tasarımıyla Üretililecek 50 Metrelik Ada Elite Yeni Yatının Omurgası Döşendi

YAŞAM

- 72 MAİB'den Çarpıcı Kuzey Denizi Raporu: Tamamen Önlenebilirdi

ÜRÜN TANITIMLARI

- 76 SeaConnect Uygulaması Yayına Başladı

80 FUAR TAKVİMİ

Editörden



Eda GEDİKOĞLU

eda@seabusinessworld.com

Küresel Denizcilikte Dönüşüm Yılı

Denizcilik sektörü, 2025 yılını geride bırakırken yalnızca rakamları değil; stratejileri, kırılگانlıkları ve dönüşüm başlıklarını da masaya yatırıyor. Sea Business World'ün bu sayısında biz de odağımızı 2025 değerlendirmeleri, yayımlanan raporlar ve 2026'ya dair hedef planlarına çevirdik. Çünkü artık denizcilikte başarı; yalnızca büyüme verileriyle değil, dayanıklılık, uyum öngörü ve sürdürülebilirlik ile ölçülüyor.

Uluslararası alanda IMO'nun 2026 düzenlemelerinin yürürlüğe girmesi ve yeni nesil gemilere yönelik güvenlik mutabakatı, sektörün teknik ve operasyonel çerçevesini yeniden tanımlıyor. ICS'nin 2025–2026 Bayrak Devleti Performans Tablosu ve güverte operasyonlarına yönelik kapsamlı rehberi ise standartların ve denetim kültürünün giderek daha fazla önem kazandığını ortaya koyuyor. Lloyd's Register'ın IMSBC Code kapsamındaki yeni yük programları da taşımacılık güvenliğinde teknik derinliğin arttığını gösteriyor.

Ancak güvenlik yalnızca mevzuatla sınırlı değil. QSM Global'in 2025 gemi kaza oranlarına ilişkin analizi, görünürdeki iyileşmelere rağmen sistemik kırılگانlıkların devam ettiğine işaret ediyor. "Alarm yükü" kavramı ise modern gemilerde dijitalleşmenin beraberinde getirdiği yeni risk alanlarını gündeme taşıyor. Denizcilikte dijitalleşme hızlanırken, güvenlik kültürünün aynı hızda evrilmesi artık bir zorunluluk.

Jeopolitik ve enerji ekseninde ise 2025, çarpıcı gelişmelere sahne oldu. Avrupa Birliği'nin Yamal LNG alımları ve Rus petrolüne yönelik deniz taşımacılığı hizmetlerinde tam yasağa yaklaşması, küresel enerji ticaretinin yeniden şekillendiğini gösteriyor. TPAO ile bp arasındaki stratejik iş birliği ve açık deniz sondajında Transocean–Valaris hamlesi, enerji-denizcilik kesişiminin 2026'da daha da güçleneceğinin sinyali veriyor.

2025 Verileri Türkiye Denizciliğinde Tarihi Performansa İşaret Ediyor

Türkiye açısından 2025, birçok başlıkta "rekor yılı" olarak kayda geçti. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın açıkladığı veriler, Cumhuriyet tarihinin en yüksek denizcilik performansına işaret ederken; Deniz Ticareti İstatistikleri ve İstanbul ile Çanakkale Boğazlarındaki gemi trafiği artışı, Türkiye'nin küresel deniz ticaretindeki stratejik konumunu pekiştiriyor. 2026'da 20 limanın demir yolu bağlantısına kavuşacak olması ise lojistik entegrasyon açısından kritik bir eşik.

Gemi inşa ve yan sanayide yatırımlar hız kesmeden sürüyor. Yerli tersanelerin teslimatları, yeni siparişler ve savunma sanayii odaklı projeler; Türkiye'nin üretim kapasitesini ve teknik kabiliyetini yukarı taşıyor. ABD Donanması'nın Türkiye'de gemi inşa seçeneklerini değerlendirmesi bu açıdan dikkat çekici bir gelişme. Bureau Veritas onaylı yapay zekâ destekli çözümler ve Mitsui'nin yeni nesil şaft jeneratör sistemi gibi teknolojik adımlar ise sektörün inovasyon yönünü güçlendiriyor.

Kruvaziyer tarafında 2025, yolcu sayılarında rekorların kırıldığı bir yıl oldu. Sea Genesis Group'un 2026'yı "dönüm noktası" olarak değerlendirmesi, bu alandaki büyümenin sürdürülebilirlik ve kapasite yönetimi ekseninde yeni bir faza geçeceğini gösteriyor. Aynı zamanda lüks yat ve süperyat segmentindeki yeni projeler, tasarım ve çevreci yaklaşımların giderek daha belirleyici hale geldiğini ortaya koyuyor.

Bu sayıda yer verdiğimiz raporlar, analizler, röportajlar ve ürün tanıtımları; 2025'in bir bilançosu olmanın ötesinde, 2026'nın yol haritasına dair güçlü ipuçları sunuyor. Çünkü denizcilik artık yalnızca taşıma kapasitesiyle değil; regülasyona uyum, dijitalleşme, enerji dönüşümü ve sürdürülebilirlik başlıklarında gösterdiği performansla değerlendiriliyor.

Sea Business World olarak bu dönüşüm sürecini yakından izlemeye, verileri okumaya ve sektöre stratejik bir perspektif sunmaya devam edeceğiz.

Rüzgârınız kolayına, rotanız net olsun.

E. Gedikoglu

IMO'nun 2026 Düzenlemeleri Yürürlüğe Girdi

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) önemli sözleşme ve kodlarında yapılan bir dizi değişiklik 1 Ocak 2026 itibarıyla yürürlüğe girdi. Yeni düzenlemeler; denizcilerin eğitimi ve sertifikasyonu, gemi ekipman güvenliği, yakıt ve yangın standartları, raporlama yükümlülükleri ve tehlikeli yük taşımacılığı dahil olmak üzere denizcilik operasyonlarının birçok alanında yeni uyum gereklilikleri getiriyor.

SUMMARY

A series of amendments to key conventions and codes of the International Maritime Organization (IMO) entered into force as of 1 January 2026. The new regulations introduce additional compliance requirements across many areas of maritime operations, including seafarer training and certification, ship equipment safety, fuel and fire safety standards, reporting obligations, and the carriage of dangerous goods.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün değişiklikleri ve güncellemeleri 16 ayrı başlıkta toplandı.

Denizcilerin Eğitim, Belgelendirme ve Gözetim Kodu'nda Yapılan Değişiklikler

Uluslararası denizcilik mevzuatında yapılan güncellemeler kapsamında, Denizcilerin Eğitim, Belgelendirme ve Gözetim Kodu'nda (STCW Kodu) önemli bir değişiklik yürürlüğe girdi. Yapılan düzenleme ile denizcilik sektöründe cinsel taciz, zorbalık ve cinsel saldırı dahil olmak üzere şiddet ve taciz vakalarının önlenmesi ve bu olaylara etkin müdahale edilmesi hedefleniyor.

STCW Kodunun A-VI/1-4 tablosunda (Kişisel güvenlik ve sosyal sorumluluklarda asgari yeterlilik standardı) yer alan yeni hükümler, denizcilere yönelik temel eğitim programlarına ilave zorunlu içerikler getiriyor. Güncellenen eğitim gereklilikleri; gemide çalışma ortamında şiddet ve taciz türlerinin tanınması, risklerin fark edilmesi, önleyici yaklaşımlar ve olay anında izlenecek müdahale süreçleri konularını kapsıyor.

Yeni düzenleme ile denizcilerin yalnızca teknik yeterliliklerinin değil, aynı zamanda güvenli ve saygılı çalışma ortamının korunmasına yönelik farkındalık ve davranış yetkinliklerinin de artırılması amaçlanıyor. Eğitim programlarının, denizcileri olası vakalara karşı bilinçlendirmesi ve raporlama ile müdahale mekanizmaları konusunda bilgi sahibi olmalarını sağlaması bekleniyor.

Balıkçı Gemisi Personelinin Eğitiminin ve Sertifikasyonunun İyileştirilmesi Yoluyla Güvenliğin Güçlendirilmesi

1995 tarihli Uluslararası Balıkçı Gemisi Personeli Eğitim, Belgelendirme ve Gözetim Standartları Sözleşmesi'nde (STCW-F) yapılan kapsamlı değişiklikler ile yeni oluşturulan zorunlu STCW-F Kodu, 1 Ocak 2026 itibarıyla yürürlüğe girdi. Düzenlemeler, balıkçılık sektörünün değişen operasyonel koşulları ve güvenlik ihtiyaçlarına uyum sağlamak amacıyla gerçekleştirilen geniş kapsamlı gözden geçirme sürecinin ardından kabul edildi.

Yeni düzenleme paketi, balıkçı gemilerinde görev yapan personel için uyumlu yeterlilik kriterleri getirirken, uluslararası ölçekte asgari yetkinlik seviyesinin net biçimde tanımlanmasını hedefliyor. Revize edilen

sözleşme eki, zorunlu teknik standartları içeren STCW-F Kodunun A Bölümü'nün uygulanmasına yönelik yasal çerçeveyi oluşturuyor.

Kodun B bölümü ise özellikle balıkçı gemisi personelinin eğitimi, öğretimi, sertifikasyonu ve değerlendirilmesinde yer alanlar için, sözleşme gerekliliklerinin tekdüze uygulanmasını desteklemek üzere rehberlik sunuyor.



Kayıp Konteynerlerin Zorunlu Olarak Bildirilmesi

MARPOL ve SOLAS Sözleşmelerinde kayıp konteynerlerin zorunlu olarak bildirilmesine ilişkin değişiklikler 1 Ocak'ta yürürlüğe girdi.

MARPOL Sözleşmesi (Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme) kapsamında, Protokol I'nin V. maddesinde yer alan zararlı maddelere ilişkin olay raporlama hükümleri güncellendi. Yapılan değişikliklerle birlikte maddeye yeni bir paragraf eklenerek, yük konteyneri kayıplarına yönelik bildirim süreci açık biçimde tanımlandı. Yeni düzenlemeye göre, yük konteynerinin veya konteynerlerinin kay-

bolması halinde yapılacak rapor; Protokol I Madde II (1)(b) uyarınca zorunlu olan bildirim ek olarak, SOLAS Bölüm V Kural 31 ve 32'de düzenlenen tehlike mesajı hükümlerine uygun içerik ve formatta hazırlanmak zorunda olacak.

Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) kapsamında Seyir Güvenliği'ni düzenleyen Bölüm V'te yapılan yeni değişiklikler yürürlüğe girerken, özellikle tehlike mesajları ve konteyner kayıplarına ilişkin bildirim yükümlülükleri genişletildi. Düzenleme ile birlikte denizde seyir emniyetini tehdit eden yük konteyneri kayıplarına karşı daha hızlı ve şeffaf raporlama hedefleniyor. Güncellenen hükümler çerçevesinde Bö-

lüm V Madde 31 (Tehlike mesajları), yük konteyneri kaybına karışan her geminin kaptanına yeni bildirim sorumlulukları getiriyor. Buna göre yük konteynerinin kaybına karışan her geminin kaptanının, bu olayın ayrıntılarını civardaki gemilere, en yakın kıyı devletine ve ayrıca olayı IMO'ya bildirmekle yükümlü olan bayrak devletine iletmesini gerektiriyor. Değişiklikler ayrıca 32. maddeyi (Tehlike mesajlarında gerekli bilgiler) de ele alarak, konum, kayıp konteyner sayısı vb. dahil olmak üzere bildirilmesi gereken bilgileri belirtiyor.

Gemideki Kaldırma Ekipmanlarının ve Demirleme Vinçlerinin Güvenliği

SOLAS kapsamında yürürlüğe giren yeni II-1/3-13 kuralı, gemi üzerindeki kaldırma ekipmanları ve demirleme vinçlerinin tasarım, yapım, işletme, muayene, test ve bakım süreçlerine ilişkin zorunlu gereklilikleri tanımlıyor. Düzenleme, bu ekipmanlarda güvenlik ve standartlaşmayı artırmayı hedefliyor. Kuralın uygulanmasını desteklemek için iki ayrı rehber yayımlandı: demirleme vinçleri için MSC.1/Circ.1662, kaldırma ekipmanları için ise MSC.1/Circ.1663 kılavuzları kullanılacak.

Petrol Yakıtı Kullanan Gemilerin Güvenliğinin Artırılması

SOLAS Bölüm II-2'de yapılan değişiklikler, SOLAS parlama noktası gerekliliklerine (60°C) uymayan petrol yakıtının tedarikini önlemeyi amaçlıyor.

Değişiklikler, SOLAS II-2/4 (Ateşleme olasılığı) yönetmeliğine yeni tanımlar ve hükümler ekliyor; bunlar arasında, petrol yakıtı taşıyan gemilere, yakıt ikmali öncesinde, tedarik edilen petrol yakıtının SOLAS II.2/4.2.1 yönetmeliğine ve parlama noktasını belirlemek için kullanılan test yöntemine uygun olduğunu belirten, yakıt tedarikçisinin temsilcisi tarafından imzalanmış ve onaylanmış bir beyanname verilmesi zorunluluğu da yer alıyor.



Kutup sularında faaliyet gösteren SOLAS kapsamı dışındaki gemiler için güvenlik önlemleri - Kutup Kodu ve SOLAS

Kutup Kodunda yapılan değişiklikler, SOLAS Sözleşmesinde yapılan ilgili değişikliklerle birlikte, toplam uzunluğu 24 metre ve üzeri olan balıkçı gemileri, ticaretle uğraşmayan 300 GT ve üzeri yatlar ve kutup sularında faaliyet gösteren 300 GT ve üzeri ancak 500 GT'nin altında olan kargo gemileri için seyir güvenliği ve sefer planlaması-na ilişkin gereklilikleri genişletti.

2011 ESP Kodunda Yapılan Değişiklikler

Dökme yük gemileri ve petrol tankerlerinin denetimleri sırasında yapılan gelişmiş inceleme programına ilişkin Uluslararası Kod'da (ESP Kodu) yapılan yeni değişiklikler, 2011 ESP Kodu kapsamında dökme yük gemileri ve petrol tankerlerinin gövde yapısının kalınlık ölçümleri yapan firmalarla ilgili olarak İdarenin rolüne ilişkindir; bu değişiklikler, söz konusu firmaların usulüne uygun olarak organize edilmiş ve yönetilmiş olduğunun tespit edilmesi amacıyla İdare tarafından yapılacak denetimleri de içermektedir.

Yeni Konteyner Gemilerinde ve Dökme Yük Gemilerinde Kullanılan Elektronik Eğim Ölçerler

SOLAS Yönetmeliği V/19'da yapılan değişiklikler, ek (Sertifika)lar dahil olmak üzere, 1978 SOLAS Protokolü ve 1988 SOLAS Protokolü, 1 Ocak 2026 tarihinden sonra inşa edilen 3.000 brüt tonaj ve üzeri konteyner gemileri ve dökme yük gemilerinin, geminin yalpa hareketini belirlemek, görüntülemek ve kaydetmek için elektronik bir eğim ölçer veya başka bir araçla donatılmasını gerektirmektedir. Elektronik eğim ölçer taşıma zorunluluğu, zaman zaman dökme yük taşıyan kargo gemileri ve güvertede konteyner taşıyan genel kargo gemileri için geçerli olmamalıdır.

Yangın Söndürme – PFOS Yasağı

SOLAS Bölüm II-2 (Yapı – Yangın Koruma, Yangın Tespiti ve Yangın Söndürme) ile HSC

Kodu (1994 ve 2000 Uluslararası Yüksek Hızlı Gemiler Güvenlik Kodu) kapsamında yapılan değişikliklerle, PFOS (perflorooktan sülfonik asit) içeren yangın söndürme maddelerinin gemilerde kullanımı ve depolanması yasaklandı.

Yeni düzenlemenin amacı, yangınla mücadelede kullanılan tehlikeli kimyasallara personelin maruziyetini azaltmak ve çevreye zararlı etkileri olduğu değerlendirilen söndürme maddelerinin kullanımını sonlandırmak. Böylece hem gemi içi iş güvenliği hem de çevresel koruma düzeyinin artırılması hedefleniyor.

Söz konusu yasağın, 1 Ocak 2026 ve sonrasında inşa edilen gemi ve yüksek hızlı deniz araçları için doğrudan geçerli olacak. Bu tarihten önce inşa edilmiş gemiler ve araçlar ise en geç 1 Ocak 2026'dan sonra yapılacak ilk denetimde söz konusu gerekliliklere uyum sağlamak zorunda olacak.

Araçlar, özel kategori ve ro-ro alanları için yangın güvenliği

SOLAS Bölüm II-2'ye yapılan değişiklikler, gemileri araç, özel kategori ve ro-ro alanlarındaki yangın tehlikelerinden yeterince korumak için yeni gereksinimler getiriyor. Bunlar arasında sabit bir yangın algılama ve yangın alarm sistemi; özel kategori alanlarında etkili bir yangın devriye sistemi ve araç, özel kategori ve ro-ro alanlarında sürekli izleme için etkili bir video izleme sistemi yer alıyor. Bu sistem, yangının hızlı bir şekilde tespit edilmesini sağlamak için, yükleme sonrasında kargo ve araçların üzerinden görebilecek kadar yüksekte ve tüm alanı kapsayacak şekilde kameraların kurulmasını gerektiriyor. FSS Koduna getirilen ilgili değişiklikler, bu alanlardaki yangın koruma sistemlerinin mühendislik ve kurulum yönlerini tamamlıyor.

Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Mallar Kodu (IMDG)

42-24 sayılı değişikliği de içeren revize edilmiş ve güncellenmiş Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Mallar Kodu (IMDG), 1 Ocak 2026 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

Bu şartlar, ambalajlı halde tehlikeli madde taşıyan tüm gemiler için geçerlidir.

Tahıl Kodu

Uluslararası Dökme Tahıl Taşımacılığı Güvenlik Kodu'nda (Tahıl Kodu) yapılan değişiklikler, özel bölmeler için yeni bir yükleme koşulları sınıfı getiriyor.

Güvenliği Artırmak İçin IGF Kodunda Yapılan Değişiklikler

MSC 108'de kabul edilen, Gaz veya Düşük Parlama Noktalı Yakıt Kullanan Gemiler için Uluslararası Güvenlik Kodu'nda (IGF Kodu) yapılan değişiklikler, pompa emme kuyuları, emniyet tahliye vanası deşarjı, yakıt hazırlama odaları, yapısal yangın koruması ve tehlikeli bölgeler gibi çeşitli konuları düzenleyerek güvenliği artırmayı amaçlıyor.

Yüksek Manganezli Östenitik Çeliğin Kriyojenik Uygulamalarda Kullanımı

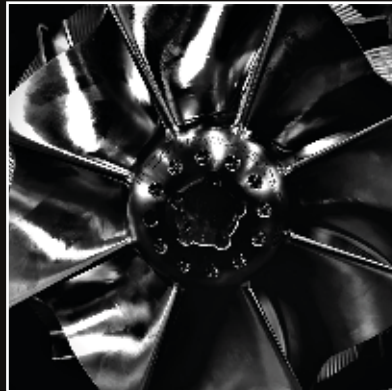
MSC 106'da kabul edilen, Sıvılaştırılmış Gazları Dökme Halinde Taşıyan Gemilerin İnşası ve Donanımı Uluslararası Kodu (IGC Kodu) ve IGF Kodu'nda yapılan değişiklikler, kriyojenik hizmetlerde yüksek manganezli östenitik çeliğin uygulanmasıyla ilgilidir.

Hayat Kurtarıcı Cihaz (LSA) Kodu

LSA Koduna getirilen değişiklikler, tamamen kapalı cankurtaran botları (1 Ocak 2029 veya sonrasında monte edilenler) için havalandırmaya ilişkin yeni gereksinimler getiriyor.

ECDIS Güncellemeleri

Elektronik harita görüntüleme ve bilgi sistemleri (ECDIS) için revize edilmiş performans standartları, gemilerin rota planlarının dijital olarak değiş tokuş edilebilme özelliği de dahil olmak üzere, ECDIS için yeni Uluslararası Hidrografik Örgütü (IHO) ürün spesifikasyonlarının (yani S-98, S-100 ve S-101) aşamalı olarak uygulanmasını öngörmektedir. MSC.530(106)/Rev.1, 1 Ocak 2026'dan itibaren gönüllülük esasına göre yeni ECDIS kurulumları için ve 1 Ocak 2029'dan itibaren tüm yeni ECDIS kurulumları için geçerlidir.



ICS, 2025–2026 Bayrak Devleti Performans Tablosu’nu Yayımladı

Uluslararası Denizcilik Odası (International Chamber of Shipping – ICS), 2025–2026 Bayrak Devleti Performans Tablosu’nu yayımladı. Çalışma, gemi sahiplerine bayrak devletlerinin performansını nesnel veriler ışığında değerlendirme imkânı sunarken, gemi sicillerini uluslararası standartlara uyum konusunda teşvik etmeyi amaçlıyor.

SUMMARY

Uluslararası Denizcilik Odası (International Chamber of Shipping – ICS), 2025–2026 Bayrak Devleti Performans Tablosu’nu yayımladı. Çalışma, gemi sahiplerine bayrak devletlerinin performansını nesnel veriler ışığında değerlendirme imkânı sunarken, gemi sicillerini uluslararası standartlara uyum konusunda teşvik etmeyi amaçlıyor.

ICS tarafından paylaşılan veriler, dünya ticaret filosunun büyük bölümünün, emniyet, çevrenin korunması ve çalışma standartları açısından süregelen güçlü bir performans sergileyen bayrak devletleri altında faaliyet gösterdiğini ortaya koyuyor. Açık kayıt (open registry) sistemine sahip bayrakların da performanslarını koruduğu ve pek çoğunun tüm kriterlerde olumlu göstergeler sunduğu dikkat çekiyor.

Dünya Filosunun Yüzde 70’i Yüksek Performans Gösteren Bayraklar Altında

Uluslararası Denizcilik Odası (ICS), liman devleti denetimleri (Port State Control – PSC) istatistikleri ile Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) sözleşmelerinin onaylanma



durumunu esas alan 2025–2026 Bayrak Devleti Performans Tablosu’nu kamuoyuyla paylaştı. ICS’in 20 yılı aşkın süredir yayımladığı tablo, bayrak devletlerinin performansını veriye dayalı ve objektif kriterlerle değerlendirmeye devam ediyor. Son tablo, dünya ticaret filosunun emniyet ve

çevresel performansından sorumlu bayrak devletlerinin büyük çoğunluğunun, olumlu performansını sürdürdüğünü teyit ediyor.

ICS tarafından kullanılan 19 kriter içerisinde en fazla bir potansiyel olumsuz göstergeye sahip bayraklar arasında; tonaj

bazında dünyanın en büyük on bayrak devleti olan Çin, Yunanistan, Hong Kong (Çin), Japonya ve Singapur ile en büyük beş açık kayıt bayrağı olan Bahamalar, Liberya, Marshall Adaları, Malta ve Panama yer alıyor. Bu bayraklar, küresel ticaret filosunun yaklaşık yüzde 70'ini temsil ediyor. Bununla birlikte, hem ulusal hem de açık kayıt sistemiyle faaliyet gösteren çok sayıda diğer sicilin de yüksek performans düzeyi sergilediği vurgulanıyor.

Bayrak Seçiminde Şeffaf ve Güvenilir Veri Vurgusu

Gemi sahiplerinin bayrak seçimi yaparken farklı unsurları dikkate aldığına işaret eden ICS, bu nedenle bayrak devletlerinin performansına ilişkin açık ve güvenilir bilgilere erişimin hayati önem taşıdığını vurguluyor. Performans Tablosu, gemi sahiplerini uluslararası sorumluluklarını tam olarak yerine getirmeyen sicillerden uzak durmaya teşvik ederken, bilinçli ve sağlıklı karar alma süreçlerini desteklemeyi hedefliyor.

Tablo aynı zamanda, gemi sahipleri ile bayrak idareleri arasında yapıcı bir diyalog ortamı oluşturmayı ve deniz emniyeti, çevrenin korunması ile denizciler için insana yakışır çalışma ve yaşam koşullarının geliştirilmesini amaçlıyor.

ICS Genel Sekreteri Kazakos: “Bayrak Devletlerinin Ciddiyeti Sorgulanmalı”

Uluslararası Denizcilik Odası Genel Sekreteri Thomas A. Kazakos, konuya ilişkin değerlendirmesinde şu ifadeleri kullandı: “ICS, gemi sahipleri ve işletmecileri Bayrak Devleti Performans Tablosu’nu kullanarak bir bayrak devletinin kurumsal yeterliliğe sahip olup olmadığını sorgulamaya ve gerekli görülen alanlarda bayrak idareleri üzerinde iyileştirme baskısı oluşturmaya teşvik etmektedir. Bu yaklaşım özellikle denizde can güvenliği, deniz çevresinin korunması ve denizciler için insana yakışır çalışma ve yaşam koşullarının sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır. Temel denizcilik sözleşmelerinin onaylanması ve potansiyel zayıf alanların ele

alınması, hükümetlerin küresel denizcilik sektörünün etkin ve güvenli şekilde işleymesini mümkün kılan uluslararası düzenleyici çerçeveye olan bağlılığını açık biçimde ortaya koymaktadır.”

Türkiye, Pozitif Göstergelerle Öne Çıkıyor

2025/2026 Bayrak Devleti Performans Tablosu’nda Türkiye, PSC performansı, sözleşme uyumu ve kurumsal katılım başlıklarında olumlu göstergeler sergileyen ülkeler arasında yer alıyor. Bu görünüm, Türk bayrağını taşıyan gemilerin uluslararası denetim sistemleri içinde daha öngörülebilir

ve güvenilir bir profil sunduğunu ortaya koyuyor.

Güvenli Denizcilik İçin Bayrak Devletlerinin Rolü Artıyor

ICS raporu, küresel denizcilikte güvenliğin yalnızca gemi işletmecilerinin değil, bayrak devletlerinin etkinliğiyle doğrudan ilişkili olduğunu bir kez daha ortaya koyuyor. Artan bölgesel çatışmalar, ticari gemilere yönelik saldırılar ve denizcilerin güvenliği konusundaki endişeler dikkate alındığında; bayrak devletlerinin performansı, önümüzdeki dönemde sektörün en kritik gündem başlıklarından biri olmaya devam edecek.



ICS'den Güverte Operasyonlarına Yönelik Kapsamlı Rehber

Uluslararası Denizcilik Odası (International Chamber of Shipping – ICS), gemi emniyetini güçlendirmeye yönelik önemli bir adım atarak yeni Deck Procedures Guide (Güverte Prosedürleri Rehberi)'ni yayımladığını duyurdu. Yeni yayın, ICS'nin gemi operasyonlarına yönelik hazırladığı rehberler serisine kritik bir katkı sunuyor.

SUMMARY

“The International Chamber of Shipping (ICS) has announced the publication of its new Deck Procedures Guide, taking an important step toward strengthening ship safety. The new publication represents a critical addition to ICS's series of guides developed for shipboard operations.”

Güverte operasyonlarına özel olarak hazırlanan sektörün ilk kapsamlı kaynağı olma özelliğini taşıyan rehber, halihazırda yaygın şekilde kullanılan Bridge Procedures Guide ve Engine Room Procedures Guide ile birlikte, gemi üzerindeki tüm departmanlarda en iyi uygulamaların uyumlaştırılmasını hedefleyen üçlü bir referans setini tamamlıyor.

ICS'nin daha geniş kapsamlı emniyet yayın portföyünün bir parçası olan rehber, yük operasyonları, bağlama ve demirleme, yakıt ikmali (bunkering), ağır hava şartlarına hazırlık ve tüm gemi tiplerinde temel ekipmanların bakımı gibi güverteye yönelik faaliyetlerin tamamını kapsıyor. Yayında ayrıca IMSBC Kodu ve IMDG Kodu ile uyuma ilişkin rehberlik, etkileşimli risk değerlendirme aracı ve güvenli operasyonları destekleyen uyarlanabilir kontrol listeleri yer alıyor. Rehberin dikkat çeken bölümlerinden biri ise LNG, metanol ve amonyak gibi alternatif yakıtların ikmaline odaklanıyor. Bu bölüm, önde gelen operatörlerle iş birliği içinde hazırlanırken, Society for Gas as Marine Fuel (SGMF) tarafından da incelendi.

ICS Denizcilik Ana Direktörü John Stawpert, güverte operasyonlarının gemi emniyetinin temel unsurlarından biri olduğuna dikkat çekerek, “Mürettebatın karşılaştığı her senaryo için açık ve doğrulanmış prosedürlere ihtiyacı var. Bu rehber, geleneksel uygulamalardan alternatif yakıtlar gibi yeni konulara kadar kapsamlı bir bilgi sunarak en yüksek emniyet standartlarının korunmasına katkı sağlıyor.” ifadelerini kullandı.

Deck Procedures Guide, Swire Shipping, Anglo-Eastern Univan Group, Japon Gemi Sahipleri Birliği, MISC Group, Intercargo ve CLIA temsilcilerinin yer aldığı kapsamlı bir değerlendirme süreci sonucunda hazırlandı. Rehber; risklerin oluşmadan önce tespit edilmesi ve azaltılmasına yardımcı olan kontrol listeleri ve risk analiz araçlarıyla desteklenen yapılandırılmış bir yaklaşım sunuyor. İçerik, şirketlerin kendi operasyonel ihtiyaçlarına uyarlanabilecek esneklikte tasarlandı.

Rehberin; kaptanlar, baş zabıtlar, güverte zabıtları, lostromolar ve diğer güverte personelinin yanı sıra güverte makinelerinden sorumlu mühendisler ve yakıt ikmal operasyonlarında görev alan ekipler için önemli bir başvuru kaynağı olması hedefleniyor. ICS, rehberin her gemide bulundurulmasını tavsiye ediyor. Ayrıca yayın; gemi ve teknik süperintendantları, HSEQ yöneticileri, armatörlük firmalarının karadaki emniyet ekipleri, eğitim kurumları, terminal işletmecileri ve alternatif yakıt operasyonlarına geçiş sürecindeki kuruluşlara da hitap ediyor.

ICS Ticari Direktörü Emily Yates ise, “Gemideki tüm departmanların mürettebatın, geminin, çevrenin ve yükün emniyeti için birlikte çalışması gerekiyor. Güverte Prosedürleri Rehberi, Köprüüstü ve Makine Dairesi Rehberleri ile birlikte gemi operasyonlarında en iyi uygulamaları destekleyen uyumlu bir kaynak seti oluşturuyor.” değerlendirmesinde bulundu.



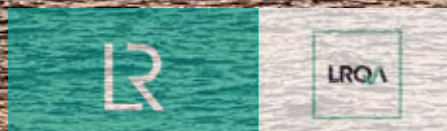


Qualified Seafarer Management

WWW.QSMGLOBAL.NET

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

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



Your Trusted Partner in Crew Management & Maritime Excellence

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu 2025 Yılı Denizcilik Verilerini Değerlendirdi: Cumhuriyet Tarihinin Rekoru Kırıldı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan 2025 yılı verilerine ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Limanlarda elleçlenen yük miktarından seyir emniyeti operasyonlarına, kruvaziyer turizmindeki yükselişe kadar denizcilik sektörünün tüm alanlarında tarihi rekorlara ulaşıldığını açıkladı.

SUMMARY

Minister of Transport and Infrastructure Abdulkadir Uraloğlu shared his assessments of the 2025 data prepared by the Directorate General of Maritime Affairs. He stated that historic records have been achieved across all areas of the maritime sector, ranging from the volume of cargo handled at ports to maritime safety operations and the rise in cruise tourism.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, limanlarda elleçlenen yük miktarı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün seyir emniyetine yönelik operasyonları ile kruvaziyer gemi ve yolcu istatistiklerine ilişkin 2025 yılı verilerini kamuoyuyla paylaştı. 2025 yılında limanlarda elleçlenen yük miktarının geçen yıla göre yüzde 4 artarak 553 milyon 268 bin 303 tona ulaştığını ve bu rakamla Cumhuriyet tarihinin rekorunun kırıldığını belirtti. Denizcilik sektörünün 2026 yılında da yeni rekorlar kırmasını beklediklerini belirten Uraloğlu, "Gemi insanı istihdamını odağa alan ve emniyetten ödün vermeyen stratejilerimizle dünya denizciliğinden çok daha büyük pay alarak



ülkemizin refahını artırmayı hedefliyoruz." dedi.

Yurt Dışı Yük Taşımalarında Yüzde 3,8 Artış

Uraloğlu, "2025 yılında limanlarımızdan yurt dışı limanlarına giden yük miktarı bir önceki yıla göre yüzde 0,4 artarak 142 milyon 784 bin 2 ton, yurt dışı limanlarından limanlarımıza gelen yük miktarı ise bir önceki yıla göre yüzde 5,6 artarak 271 milyon 632 bin 303 ton olarak gerçekleşti. 2025'te denizyoluyla yapılan yurt dışı yük taşımaları, bir önceki yıla göre yüzde 3,8 artarak 414 milyon 416 bin 305 tona ulaştı." açıklamasında bulundu.

Bakan Uraloğlu, bölge liman başkanlıkları bazında 2025 yılında en fazla yük elleçlemesinin 89 milyon 507 bin 150 ton ile Aliğa Bölge Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde gerçekleştiğini kaydetti. Uraloğlu, Aliğa'yı; 83 milyon 939 bin 975 ton ile Kocaeli ve 70 milyon 905 bin 737 ton ile İskenderun bölge liman başkanlıklarının izlediğini kaydetti.

ti. Uraloğlu, 2025 yılında limanlarda deniz yoluyla yapılan transit yük taşımalarının 69 milyon 157 bin 356 ton, kabotajda taşınan yük miktarının ise 69 milyon 678 bin 982 ton olarak gerçekleştiğini de bildirdi.

En Fazla Yük Taşımaları İtalya'ya Yapıldı

Taşınan yüklerin cinslerine göre dağılımını da paylaşan Uraloğlu, 2025 yılında en fazla elleçlemenin 169 milyon 714 bin 709 ton ile sıvı dökme yüklerde gerçekleştiğini söyledi. Uraloğlu, "Sıvı dökme yükler geçen yıla göre yüzde 4,6 artarken katı dökme yüklerdeki artış yüzde 5,7 ile 160 milyon 938 bin 575 tona ulaştı. Konteynerde taşınan yükler 144 milyon 339 bin 527 ton ile yüzde 0,7 oranında artış gösterdi. Genel kargo yükleri 65 milyon 847 bin 587 ton ile yüzde 6 artarken, Ro-Ro ile taşınan yükler ise yüzde 4,7 artışla 12 milyon 425 bin 500 ton olarak kaydedildi." dedi.

2025 yılında limanlardan deniz yolu ile yurt dışına gönderilen yükler arasında en fazla yük taşımasının 17 milyon 276 bin 832 ton

ile İtalya'ya yapıldığını belirten Uraloğlu, "İtalya'yı; 13 milyon 518 bin 965 ton ile ABD ve 10 milyon 869 bin 420 ton ile Mısır takip etti. Türkiye'ye en fazla yükün geldiği ülkeler ise sırasıyla; 101 milyon 562 bin 166 ton ile Rusya, 21 milyon 729 bin 680 ton ile ABD ve 14 milyon 354 bin 73 ton ile Mısır oldu." diye konuştu.

Elleçlenen konteyner miktarının ise geçen yıla göre yüzde 3,5 artarak 14 milyon TEU'ya ulaştığını duyuran Bakan Uraloğlu, 2025'te en fazla konteyner elleçlemesinin 3 milyon 428 bin 48 TEU ile Ambarlı Bölge Liman Başkanlığı sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde yapıldığını, Ambarlı'yı 2 milyon 505 bin 678 TEU ile Kocaeli ve 2 milyon 138 bin 327 TEU ile Tekirdağ bölge liman başkanlıklarının takip ettiğini ifade etti.

"Mavi Vatan'da Seyir Emniyetini Sağlıyoruz"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün (KEGM) 2025 yılına ait operasyonel faaliyetlerini değerlendirdi. Bakan Uraloğlu, "Yerli ve milli yazılım ve teknolojilerle,

çeşitli tip ve sınıfta modernize edilmiş 109 araçlı filomuz ve 2 bin 266 deneyimli personel kadromuzla 7 gün 24 saat, başta Türk boğazları olmak üzere, Mavi Vatan'da seyir emniyetini sağlıyoruz." ifadelerini kullandı. Denizlerdeki seyir emniyeti, can, mal ve çevre güvenliğinin artırılması adına önemli çalışmalara imza atan Kıyı Emniyeti ekiplerinin 2025 yılında İstanbul ve Çanakkale boğazlarındaki kurtarma operasyonları hakkında bilgi veren Bakan Uraloğlu, "Kıyı Emniyeti ekipleri 2025 yılında 199 can kurtarma operasyonu ile 631 kişiyi kurtardı. Aynı dönemde, 28 gemi kurtarma operasyonunu başarı ile gerçekleştirerek denizlerimizde seyir emniyeti, can, mal ve çevre güvenliğinin artırılmasını sağladık." dedi.

Bakan Uraloğlu, başta yoğun deniz trafiğinin olduğu noktalarda gemilerin emniyetli bir şekilde geçiş yapmasını sağlamak amacıyla refakat hizmeti verdiklerini de kaydederek, "2025 yılında 12 bin 753 gemiye seyir emniyetinin artırılmasına yönelik olarak olası bir arıza ve acil durumda ivedi olarak müdahale edilmesi amacı ile refakat hizmeti verildi." dedi. Limanlarda ve dar sularda gemilerin manevra yapabilmesine

yardımcı olmak amacıyla verilen liman römorkörlük hizmeti kapsamında ise 6 bin 89 operasyon gerçekleştirdiklerini bildirdi.

"Kruvaziyer Yolcu Sayısında 2 Milyon Seviyesinin Üzerine Çıktık"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, "2025 yılında limanlarımıza gelen kruvaziyer yolcu sayısı 2 milyon 138 bin 136'ya ulaştı. Böylece, 2013 yılından sonra ilk kez kruvaziyer yolcu sayısında 2 milyon seviyesinin üzerine çıktık." dedi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan kruvaziyer gemi ve yolcu istatistiklerini de değerlendirdi. Bakan Uraloğlu, "2025 yılında, limanlarımıza gelen kruvaziyer gemi sayısı 2024 yılına göre yüzde 15,1 artışla 1.375'e; kruvaziyer yolcu sayısı ise yüzde 13,2 artışla 2 milyon 138 bin 136'ya ulaştı. Böylece, 2013 yılından sonra ilk kez kruvaziyer yolcu sayısında 2 milyon seviyesinin üzerine çıktık." açıklamasında bulundu.

Kuşadası Limanı Zirvede

Uraloğlu, Aralık ayında İstanbul limanlarına 9 kruvaziyer gemi ile 17 bin 739 kruvaziyer yolcu, İzmir Alsancak limanına 6 kruvaziyer gemi ile 11 bin 309 yolcu, Kuşadası'na 6 kruvaziyer gemi 5 bin 612 yolcu ve diğer limanlara da 7 kruvaziyer gemi ile 6 bin 113 kruvaziyer yolcunun geldiğini kaydetti. Bir yıllık verileri de değerlendiren Bakan Uraloğlu, sözlerine şu şekilde devam etti:

"2025 yılında, Kuşadası limanı 617 kruvaziyer gemi ile en fazla kruvaziyer geminin uğrak yaptığı liman oldu. Kuşadası Limanını sırasıyla, 265 kruvaziyer gemi ile İstanbul limanları ve 116 kruvaziyer gemiyle Bodrum Limanı takip etti. Yolcu sayısında da sıralama değişmedi. Söz konusu dönemde Kuşadası Limanı 995 bin 843 yolcu ile en fazla kruvaziyer yolcuya ev sahipliği yapan liman oldu. Kuşadası Limanını sırasıyla, 625 bin 517 yolcu ile İstanbul limanları ve 138 bin 166 kruvaziyer yolcu ile Bodrum Limanı takip etti."



AD Ports, İspanyol Astilleros Balenciaga Tersanesi'ni Satın Aldı

Abu Dabi merkezli AD Ports Group, Akdeniz'deki büyüme stratejisi ve açık deniz operasyonları alanındaki varlığını güçlendirme hedefi doğrultusunda İspanya merkezli Astilleros Balenciaga tersanesini satın aldı.

SUMMARY

Abu Dhabi-based AD Ports Group has acquired the Spanish shipyard Astilleros Balenciaga as part of its growth strategy in the Mediterranean and its efforts to strengthen its presence in the offshore operations sector.

Şirketin, İspanya'nın kuzey kıyısında Bilbao yakınlarında bulunan tersanenin yüzde 100 hissesi için 11,2 milyon Euro (yaklaşık 13,1 milyon dolar) ödediği bildirildi. Kökeni 1921 yılına dayanan tersane, bundan sonra Balenciaga Tersanesi adıyla faaliyet gösterecek.

Satın alma, AD Ports'un Noatum Maritime bünyesinde faaliyet gösteren iştiraki Safeen Drydocks aracılığıyla gerçekleştirildi. Tersane, hem yeni gemi inşa hem de bakım-onarım hizmetleri sunuyor.

Açık Deniz ve Rüzgar Enerjisi Odaklı Büyüme

AD Ports için bu satın alma, özellikle açık deniz hizmetleri ve açık deniz rüzgar enerjisi alanında Avrupa'daki konumunu güçlendirme açısından stratejik önem taşıyor. Şirket kısa süre önce, Avrupa açık deniz rüzgar projelerine yatırım yapan devlet destekli yenilenebilir enerji şirketi Masdar ile ortaklık kurduğunu duyurmuştu. Bu kapsamda Safeen, Masdar ile birlikte açık deniz rüzgar projeleri geliştirecek ve teslim edecek.

Safeen Drydocks, Haziran 2023'te AD Ports'un yüzde 51 hissesine sahip olduğu Premier Marine Engineering Services ile ortak girişim olarak kurulmuştu. Khalifa Limanı'nda geliştirilen 45 bin metrekarelik tesis, 350 metre uzunluğunda yamaçma

alanı ve yüzer kuru havuz kapasitesiyle hizmet veriyor.

Balenciaga'nın Altyapısı ve Uzmanlığı

Balenciaga Tersanesi'nde iki kuru havuz, 105 metrelik kızak, imalat atölyesi ve kesim tesisi bulunuyor. Şirket, yakın dönemde tesislerini genişletmeye yönelik yatırımlar gerçekleştirdi. Tersane; römorkörler, açık deniz destek gemileri, balıkçı gemileri, kargo gemileri ve ürün tankerleri inşa ediyor. Aynı zamanda İspanya'da Hizmet Operasyon Gemileri (SOV), araştırma gemileri, açık deniz destek gemileri ve özel römorkör inşasında uzmanlaşmış az sayıdaki tersaneden biri olarak öne çıkıyor.

Safeen Drydocks, özellikle açık deniz projelerine yönelik büyük modüllerin yapısal ön imalatındaki yetkinliklerini geliştirerek offshore pazarındaki konumunu daha da güçlendirmeyi hedefliyor. AD Ports Group, bu satın almayla birlikte İspanya ve genel olarak Akdeniz bölgesindeki faaliyetlerini daha da güçlendireceğini vurguladı.



IMO'dan Yeni Nesil Gemiler İçin Güvenlik Mutabakatı

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Gemi Tasarımı ve İnşaatı Alt Komitesi (SDC), sera gazı emisyonlarını azaltmaya yönelik yeni teknolojiler ve alternatif yakıt sistemleri kullanan gemiler için kapsamlı bir güvenlik düzenleme çerçevesi oluşturulmasına yönelik çalışma planını tamamladı. Taslak çalışma planı, Mayıs 2026'da onay için Denizcilik Güvenliği Komitesi'ne (MSC 111) sunulacak.

SUMMARY

The International Maritime Organization (IMO) Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) has completed its work plan aimed at establishing a comprehensive safety regulatory framework for ships using new technologies and alternative fuel systems to reduce greenhouse gas emissions. The draft work plan will be submitted to the Maritime Safety Committee (MSC 111) for approval in May 2026.

19-23 Ocak tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilen SDC'nin 12. oturumunda kabul edilen plan; nükleer enerji, rüzgâr



tahriri ve rüzgâr destekli tahrik sistemleri ile gemilerde kullanılan lityum iyon piller ve değiştirilebilir çekiş bataryası konteynerlerine ilişkin mevcut güvenlik düzenlemelerinin geliştirilmesi ve güncellenmesini kapsıyor. Toplantının kapanışında konuşan IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, çalışma planının tamamlanmasını "büyük bir başarı" olarak nitelendirdi. Dominguez, güvenlik düzenlemelerinin, IMO'nun sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik stratejisi doğrultusunda hızla gelişen gemi teknolojileriyle paralel ilerlemesinin kritik önem taşıdığını vurguladı.

Taslak planın Denizcilik Güvenliği Komitesi tarafından onaylanmasının ardından hayata geçirilmesi öngörülüyor. Buna göre;

- 2028 (MSC 111): Pillerin elektrik enerjisi ve aydınlatma sistemlerinin ana kaynağı olarak kullanılmasına izin vermek için SOLAS II-1/41 yönetmeliğinde yapılan değişikliklerin kabulü .
- 2029 (MSC 116): Rüzgar tahriki ve rüzgar destekli güç kullanan gemilerin güvenliği için geçici kılavuzların onaylanması.
- 2030 (MSC 118): Gözden geçirilmiş Nükleer Kodun kabulü ve SOLAS VIII. Bölümünde yapılan değişiklikler.
- Alt Komite, nükleer ve rüzgar enerjisiyle ilgili bilgileri derlemek ve analiz etmek, ayrıca pillerin elektrik enerjisi ve aydınlatma sistemlerinin ana kaynağı olarak kullanılmasına izin vermek için SOLAS II-1/41 yönetmeliğinde taslak değişiklikler geliştirmek amacıyla Sera Gazı Güvenliği üzerine SDC Yazışma Grubu'nu kurmuştur.
- Yazışma Grubu, 2027'de yapılacak bir sonraki Alt Komite (SDC 13) oturumuna yazılı bir rapor sunacak.



Yılın İlk Meclis Toplantısı, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'nun Katılımıyla Gerçekleştirildi

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası (DTO), Ocak ayı Meclis Toplantısı, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'nun katılımıyla 29 Ocak 2026 Perşembe günü yapıldı.

SUMMARY

The January Assembly Meeting of the Istanbul and Marmara, Aegean, Mediterranean, and Black Sea Regions (İMEAK) Chamber of Shipping (DTO) was held on Thursday, 29 January 2026, with the participation of Commander of the Turkish Naval Forces, Admiral Ercüment Tatlıoğlu.

Oda Meclis Salonu'nda, Meclis Başkanı Başaran Bayrak başkanlığında gerçekleştirilen toplantıda konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, ülkemizin denizlerdeki hak ve menfaatlerinin kararlılıkla savunulmasının ancak güçlü, modern ve caydırıcı bir Deniz Kuvvetleri ile mümkün olacağına dikkat çekerek, Türk Deniz Kuvvetlerinin; nitelikli personeli, modern platformları ve denizlerdeki yüksek operasyonel kabiliyetiyle, Türkiye'nin yer aldığı bölgede barış ve istikrarın teminatı olan saygın ve güçlü bir kuvvet konumunda bulunduğunu söyledi.

Son yıllarda savunma sanayinde, özellikle yerli ve milli gemi inşa projelerinde elde edilen başarıların; Deniz Kuvvetlerinin operasyonel ihtiyaçlarıyla sanayimizin mühendislik ve üretim kabiliyetinin aynı vizyonda buluşmasının doğal bir sonucu olduğuna

dikkat çeken Tamer Kıran, şunları söyledi: "Bu büyük atılımda Deniz Kuvvetlerimizin yönlendirici katkısı, tersanelerimizin üretim gücü ve dinamizmi; güçlü ve sürdürülebilir bir donanma hedefinin somut bir tezahürü olmuştur. MİLGEM projesiyle başlayan yerli savaş gemisi tasarım ve üretim yolculuğu; bugün korvetlerden fırkateynlere, denizaltı projelerinden amfibi hücum gemilerine ve insansız deniz araçlarına uzanan geniş bir yelpazeye ulaşmıştır. Bu projeler, Türkiye'nin denizlerdeki caydırıcılığını güçlendirmiş; aynı zamanda savunma sanayinde yüksek teknolojiye dayalı üretim kültürünü derinleştirmiştir."

Bu başarıda özel sektör tersanelerinin önemi de dikkat çeken Tamer Kıran, şöyle devam etti: "Son on yılda özel sektör tersanelerimiz, ileri üretim altyapılarına yaptıkları yatırımlarla, yüksek tonajlı, karmaşık ve ileri teknolojiye sahip askeri platformları inşa edebilecek seviyeye ulaşmıştır. Esnek üretim modelleri, kalite ve sertifikasyon standartlarına gösterdikleri yüksek uyum ve uluslararası proje yönetim tecrübeleri; Türk savunma gemi inşa sanayisini küresel ölçekte rekabetçi ve saygın bir konuma taşımıştır. Bugün Türk tersaneleri yalnızca Deniz Kuvvetlerimizin ihtiyaçlarına cevap vermekle kalmamakta; dost ve müttefik ülkelere gerçekleştirilen askeri gemi ihracatıyla Türkiye'yi savunma denizcilik pazarında söz sahibi ülkeler arasına yükseltmektedir."

Yılın İlk Ayı Son Derece Önemli Gelişmelere Sahne Oldu

2026 yılının daha ilk ayının, belki de önümüzdeki on yılları şekillendirecek son derece önemli gelişmelere sahne olduğunu belirten Tamer Kıran, Amerika Birleşik Devletleri'nin Venezuela'daki operasyonu



ve hemen ardından Başkan Trump'ın, İran ve Grönland gibi ülkelere yönelik verdiği mesajlar ve gündemin hızla bu başlıklara kaymasının, jeopolitiğin ve siyasetin, ekonominin çok önüne geçtiği yeni bir küresel tabloyu açık biçimde ortaya koyduğunu kaydetti.

ABD ile Çin arasındaki hegemonya mücadelesinin askeri, teknolojik ve en temelde de parasal alanlarda yoğunlaştığının görüldüğünü belirten Tamer Kıran, "Venezuela hamlesi, ABD'nin askeri varlığını ve bölgesel parasal gücünü pekiştirme çabası olarak okunurken; Grönland eksenindeki gelişmeler hem askeri hem de teknolojinin ana girdisi olan nadir elementlerin kontrolüne yönelik stratejik bir hamle niteliği taşıyor." değerlendirmesinde bulundu.

Davos Zirvesi'nde, Kanada Başbakanı Mark Carney'in yaptığı ve küresel sistemin mevcut kırılganlığını açık biçimde ortaya koyduğu konuşmasına dikkat çeken Tamer Kıran, bir süredir yakınlaşma sinyalleri veren Avrupa Birliği ile Kanada'nın, Davos Zirvesi sonrasında siyasi ve uluslararası ilişkiler boyutunda da daha net bir yakınlaşma içine girdiklerinin görüldüğünü kaydetti.

Trump'ın, Grönland'ı askeri ya da ekonomik yollarla kontrol altına alma isteğinin, Avrupa'daki sekiz ülkeye yeni vergi kararlarına kadar uzanması ise Avrupa'dan ciddi bir direnç gelmesine ve finansal piyasalarda sert tepkilerin ortaya çıkmasına yol açtığını belirten Tamer Kıran, "Görünen o ki Trump, Grönland kartını askeri gücünü tahkim etmek için bir kaldıraç olarak kullanmaya devam edecek ve zaman içinde ekonomik kontrolü artırmaya yönelik stratejisini sürdürecektir. Avrupa'nın, ABD ile Çin arasında yaşanan askeri, teknolojik ve parasal mücadelede görece zayıf kalması; kısa vadede Trump'ın ABD'nin yeni açıklanan ulusal güvenlik planı çerçevesinde özellikle Batı Yarımküre'de, Kuzey Amerika'dan Güney Amerika'ya ve Grönland gibi yakın coğrafyalarda etkinliğini artıran politikalarını sürdürme olasılığını güçlendiriyor." diye konuştu.

Türkiye'deki Ekonomik Gelişmeler

Türkiye'deki ekonomik gelişmeleri de değerlendiren Tamer Kıran, geçen yıl bütçe açığının 1 trilyon 799 milyar TL olarak gerçekleştiğini ve bunun Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'ya (GSYH) oranının yüzde 2,9 seviyesinde kaldığını, bu oranın, Orta Vadeli Program'da öngörülen yüzde 3'ün üzerindeki tahminin altında bir gerçekleşmeye işaret ettiğini kaydetti.

Faiz dışı fazla tarafında ise yaklaşık 19 milyar TL'lik bir fazla beklenirken, gerçekleşmenin 255 milyar TL civarında olmasının, kamunun tasarruflarını artırdığını gösterdiğini belirten Tamer Kıran, bütçe açığının görece düşük seyretmesi ve faiz dışı fazlanın beklentilerin üzerinde gelmesinin, makro dengeler açısından olumlu bir görünüm sunduğunu söyledi.

Merkez Bankası'nın, Kasım ayına ilişkin ödemeler dengesi verilerini açıkladığını hatırlatan Tamer Kıran, çok büyük bir sürpriz olmasa da cari açığa beklentilerin üzerinde bir artış yaşandığının görüldüğünü, cari açığın artma eğiliminde olmakla birlikte, Türkiye ekonomisinin yönetilebileceği bir seviyede olmaya devam ettiğini kaydetti.

Bu durumun arkasındaki en önemli nedenlerden birisinin Merkez Bankası'nın artan rezervleri olduğunu belirten Tamer Kıran, özellikle altın fiyatlarındaki artış ile ciddi destek alan rezervlerin brüt olarak 205 milyar dolara ulaştığını kaydederek, şöyle devam etti: "Bütçe dengelerinde beklenenden daha iyi performans, cari açığın yönetilebilir düzeyde olması, rezervlerdeki artış rating kuruluşlarından not artışı getirmese bile Fitch'in not görünümünü pozitifte çevirmesine katkı sağladı. Fitch Ratings kredi notunu BB(-) olarak tutmaya devam ederken görünümü pozitifte çevirdi. En önemli sorunumuz ise enflasyon tarafında kalmaya devam ediyor. Ocak ayında 150 baz puan faiz indirme beklentisine karşılık 100 baz puan indirimde kalması Merkez Bankası'nın da Ocak ayında yüksek enflasyon beklentisini göstermiş oldu. Bu gelişmeden finansmana erişim ve maliyeti konusunda yaşadığımız stresin bir süre daha devam edeceğini öngörebiliriz."

Küresel Denizyolu Taşımacılığında Temkinli İyimserlik Beklentisi

Tamer Kıran, küresel denizyolu taşımacılığında 2025 yılının, politik ve jeopolitik riskler etrafında şekillenen bir yıl olmasına rağmen sektörün, belirsizlik ortamında dayanıklılığını korumayı başardığını kaydetti. 2025 yılında küresel denizyolu taşımacılığının ton bazında %1,1 artarak 12,9 milyar ton seviyesinde gerçekleştiğini, ton-mil bazındaki artışın ise %1,4 olduğunu kaydeden Tamer Kıran, "Her ne kadar bu büyüme, 2024 yılında kaydedilen %2,5'lik artışın gerisinde kalsa da küresel belirsizliklere rağmen sektörün dirençli yapısını ortaya

koyması açısından olumlu bulduğumuzu söyleyebiliriz." dedi.

2026 yılına ilişkin beklentilerin ise halihazırda "temkinli iyimser bir görünüm" sunduğunu belirten Tamer Kıran, petrol ticaretindeki toparlanmanın devam etmesiyle küresel denizyolu taşımacılığının ton bazında %1,5 artarak 13,1 milyar ton seviyesine ulaşacağını öngörülüğünü, ton-mil bazında %1,9'luk büyüme beklenmekle birlikte, Kızıldeniz'de gemi geçişlerinin normale dönmesi halinde bu artışın sınırlı kalabileceğinin değerlendirildiğini söyledi.

Tamer Kıran, "Tüm bu veriler, küresel denizcilik sektörünün belirsizliklerle dolu bir dönemde dahi büyüme potansiyelini ve yatırım iştahını koruduğuna işaret ederken, aynı zamanda Türk denizciliğinin rekabet gücünü artıracak adımları kararlılıkla atmaya devam etmemiz gerektiğini de ortaya koymaktadır." dedi.

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu da Türk Deniz Kuvvetlerinin icra ettiği faaliyetlere ilişkin sunum yaptı. Toplantının sonunda Tamer Kıran ve Başaran Bayrak, Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'na, Cumhuriyetin ilanından sonra Avrupa limanlarına gönderilen ve Türkiye'yi tanıtan çeşitli ürünlerin sergilendiği Karadeniz Vapurunun, dünya haritası ile bir araya getirildiği tabloyu takdim etti.

Toplantıya, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Aziz Bakioğlu, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan Tuğamiral İlky Çek, Eski Deniz Kuvvetleri Komutanı Emekli Oramiral Metin Ataç, müzahir kuruluşların başkanları ve davetliler katıldı.



2025'te Gemilerde Kaza Oranları ve Muhtemel Sebepler Güvenliğin Görünen Başarısı ve Sistemik Kırılganlıklar

Küresel denizcilik sektöründe güvenlik performansı, çoğu zaman istatistiksel göstergeler üzerinden değerlendiriliyor. Ancak uzmanlara göre, kazasızlık oranlarının tek başına bir başarı ölçütü olarak ele alınması, sistemin gerçek dayanıklılığını görmeyi zorlaştırabiliyor. 2025 yılına ait gemi kazası verileri de yüzeyde olumlu bir tablo sunarken, operasyonların derinliklerinde hâlen çözülmesi gereken yapısal risk alanlarının varlığını ortaya koyuyor.

SUMMARY

Safety performance in the global maritime industry is often assessed through statistical indicators. However, according to experts, treating accident-free rates as a standalone measure of success can make it difficult to recognize the system's true resilience. While data on ship accidents in 2025 presents a seemingly positive picture on the surface, it also reveals that significant structural risk areas still remain unresolved within the deeper layers of operations.

In this context, Captain Orhan Kasap—Chairman of the Board of the Karadeniz Technical University Maritime Transportation and Management Engineering Alumni Association (KTU DUİM MD) and Co-Founder of QSM Global Maritime, with many years of experience in ship command, operational management, and safety management systems—offers a comprehensive assessment of ship accidents in 2025 from the perspectives of human performance, operational decision-making, and system barriers.

Bu çerçevede, denizcilik sektöründe uzun yıllardır kaptanlık, operasyon yönetimi ve emniyet yönetim sistemleri alanlarında görev yapan KTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Mezunları Derneği (KTÜ DUİM MD) Yönetim Kurulu Başkanı ve QSM Global Maritime Kurucu Ortağı Kaptan Orhan Kasap, 2025 yılı gemi kazalarını; insan performansı, operasyonel karar alma süreçleri ve sistem bariyerleri perspektifinden ele alarak kapsamlı bir değerlendirme sundu.

Sonuçlar İyileşiyor, Risk Neden Bitmiyor?

2025 yılı sonunda açıklanan küresel güvenlik skor kartı, ölümcül ve kalıcı sakatlıkla sonuçlanan kazalarda (FPI) önceki yıllara kıyasla belirgin bir iyileşmeye işaret etmektedir. Son 12 aylık veriler, sektörün ağır sonuçları önleme konusunda önemli bir mesafe kat ettiğini göstermektedir.

Ancak bu tabloyu tek başına bir başarı göstergesi olarak değerlendirmek, uzmanlara göre yanıltıcı olabilir. Aynı dönemde Yüksek Potansiyelli Olay (HPI) oranlarının hedeflerin oldukça üzerinde seyretmesi, sektörün hâlâ ölümcül sonuçlara çok yakın olayları etkin şekilde yönetemediğini ortaya koymaktadır. Başka bir ifadeyle, bugün ağır sonuçlar yaşanmıyor olabilir; ancak bu durum güçlü bir sistemden ziyade, kırılgan bir dengeye işaret etmektedir.

Bu ikilem, güvenlik literatüründe sıklıkla kullanılan bir metaforla açıklanabilir: Karpuz etkisi. Dışarıdan yeşil görünen performans göstergeleri, iç katmanlarda hâlen kırmızı riskler barındırmaktadır.



■ QSM Global Maritime Kurucu Ortağı
Kaptan Orhan Kasap

Yüksek Potansiyelli Olaylar: Görülmeyen Tehlikenin Habercisi

Yüksek potansiyelli olaylar; gerçekleştiği takdirde ölüm, kalıcı sakatlık, ciddi çevresel zarar veya yüksek maddi kayıpla sonuçlanabilecek olaylardır. 2025 verileri, bu tür olayların sıklıkla yaşandığını, ancak çoğu zaman ağır sonuç doğurmadığını göstermektedir.

Bu durum ilk bakışta olumlu algılansa da, aslında ciddi bir uyarı sinyalidir. Çünkü etkin bariyerlerin olmadığı ya da zayıf kaldığı sistemlerde, ağır sonuçların henüz yaşanmamış olması sürdürülebilir bir güvenlik başarısı değildir.

Daha da önemlisi, yüksek potansiyelli olay bildirimlerinin düşük seviyede kalması, organizasyonel öğrenmenin önündeki en büyük engellerden biridir. Oysa bu olaylar, sistemin nerede işe yaradığını ve hangi bariyerlerin etkili olduğunu gösteren en değerli veri kaynaklarıdır.

Mooring Operasyonları: Kronikleşen Bir Risk Alanı

2025 yılında gemilerde meydana gelen kazalar analiz edildiğinde, mooring (bağlama) operasyonlarının yüksek risk profiliyle öne çıktığı görülmektedir. Kötü hava koşullarında halat kopmaları, beklenmeyen gemi hareketleri, yetersiz gerginlik kontrolü ve zaman baskısıyla yapılan hızlı halat operasyonları bu alandaki temel risklerdir. Mürettebatın snap-back bölgelerine maruziyeti, yaşlanan ekipmanlar ve gemi-terminal koordinasyonundaki kopukluklar, bu operasyonları daha da tehlikeli hâle getirmektedir. Sorun yalnızca ekipman veya prosedür eksikliği değil; aynı zamanda riskin operasyonel rutinin bir parçası hâline gelmesidir.

Hava Koşulları ve Karar Alma Cesareti

Hava şartları, 2025 yılı gemi kazalarında önemli bir tetikleyici olmaya devam etmiştir. Hava koşulları kontrol edilemez; ancak bu koşullarda operasyona devam etme ya da durdurma kararı tamamen insan ve organizasyon tercihlerine bağlıdır.

Bu noktada kaptanın overriding yetkisi (Master's overriding authority) yalnız-

ca mevzuatsal bir hüküm değil, aktif bir güvenlik bariyeri olarak ele alınmalıdır. Kaptanın dur deme kararını desteklemeyen bir organizasyon kültürü, en modern gemilerde dahi kazalara davetiye çıkarır.

İnsan Performansı: Kazaların Sessiz Ortağı 2025 kazalarının büyük bir bölümü, teknik arızalardan ziyade insan performansı ve organizasyonel faktörlerle ilişkilidir. Sahada sıkça gözlemlenen başlıca unsurlar şunlardır:

- Riskin zamanla normalleştirilmesi
- Dinamik halat davranışlarına dair sınırlı farkındalık
- İletişim ve koordinasyon kopuklukları
- Yorgunluk ve eksik kadro ile çalışma
- Zaman baskısı altında alınan hızlı ve yetersiz kararlar

Bu faktörler bir araya geldiğinde, en rutin operasyonlar dahi yüksek potansiyelli olaylara dönüşebilmektedir.

Olay Araştırmaları: Raporlama mı, Öğrenme mi?

2025 verileri, olay araştırmalarının kalitesinin beklenen seviyelerin altında kaldığını göstermektedir. Kök neden analizlerinin yüzeysel kalması, insan-sistem etkileşi-

minin yeterince incelenmemesi ve alınan aksiyonların etkinliğinin doğrulanmaması, benzer kazaların tekrarına zemin hazırlamaktadır.

Gerçek güvenlik kültürü, yalnızca olayları raporlamakla değil; bu olaylardan kurumsal öğrenme üretmekle mümkündür.

Sonuç: Güvenliği Şansla Değil Sistemle Yönetmek

2025 yılı gemi kazası verileri, denizcilik sektörüne net bir mesaj vermektedir:

- Ağır sonuçlar bugün sınırlı olabilir; ancak risk ortadan kalkmış değildir.
- Yüksek potansiyelli olaylar, gelecekte yaşanabilecek ciddi kazaların öncü göstergeleridir.
- Güçlü güvenlik bariyerleri; ekipman, prosedür ve insan performansının birliğinde ele alınmasını gerektirir.
- Şeffaf raporlama ve güçlü bir öğrenme kültürü olmadan sürdürülebilir güvenlik mümkün değildir.

Denizcilik sektörü, gerçekten sıfır kazaya yaklaşmak istiyorsa, yalnızca istatistiklere değil; her "ucuz atlatılmış" olaya aynı ciddiyetle yaklaşmak zorundadır. Çünkü güvenlik, şansla değil; bilinçli tasarlanmış sistemlerle sağlanır.



AB, 2027 Yasağı Öncesinde Yamal LNG'nin Yüzde 93'ünü Satın Aldı

Yeni verilere göre Avrupa Birliği (AB), Rusya'nın 2027'de uygulamaya koyacağı yasağın öncesinde Rusya'nın Arktik bölgesindeki Yamal LNG projesinden yapılan sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ithalatını hızla artırdı. Urgewald tarafından, Kpler verileri kullanılarak hazırlanan rapor, AB'nin Rus LNG'sine olan bağımlılığının sürdüğünü ortaya koydu.

SUMMARY

According to new data, the European Union (EU) has rapidly increased its imports of liquefied natural gas (LNG) from Russia's Arctic Yamal LNG project ahead of the ban set to be implemented in 2027. A report prepared by Urgewald using Kpler data shows that the EU's dependence on Russian LNG continues.

Rapora göre AB alıcıları, Ocak 2026'da Yamal LNG üretiminin yüzde 92,6'sını satın aldı. Toplam 1,69 milyon ton LNG ithalatı

gerçekleştirilirken, bu rakam Ocak 2025'e kıyasla yüzde 8 artış anlamına geliyor. Ay boyunca yapılan 25 sevkiyatın 23'ü Avrupa limanlarına teslim edildi. İthalatta Belçika'daki Zeebrugge LNG terminali, aldığı altı kargo ile ilk sırada yer aldı. Fransa'daki Montoir ve Dunkerque terminaleri sırasıyla altı ve beş sevkiyat kabul ederken, ek kargolar Rotterdam'daki Gate terminali ile İspanya'daki üç limana yönlendirildi. Verilere göre, ortalama her 32 saatte bir Rus LNG tankeri bir AB limanına yanaştı.

Raporda, Yamal LNG ihracatının sürdürülmesinde Avrupalı denizcilik şirketlerinin kritik rolü vurgulandı. Seapeak ve Dynagas, Ocak ayındaki 25 sevkiyatın 20'sini gerçekleştirdi. Arc7 buz sınıfı LNG gemileri sayesinde, Arktik koşullarda yıl boyunca operasyon yapılabilirdi belirtilirken, bu gemiler olmadan Yamal LNG ihracatının yılın altı ayı boyunca fiilen duracağı ifade edildi. Bu duruma rağmen AB'nin Rus LNG'sine yönelik yaptırımlarının sınırlı kaldığına dikkat çekildi. Tam ithalat yasağının yürürlüğe girmesine 11 aydan fazla süre bulunuyor. Urgewald yaptırım

kampanyacısı Sebastian Rötters, "Bu gemilerin yaptırım kapsamına alınması, Putin'in Arktik LNG gelirlerini doğrudan keser ve Kremlin'in savaşını finanse eden önemli enerji açıklarından birini kapatır" değerlendirmesinde bulundu.

Raporda ayrıca, Mart 2025'te yürürlüğe giren AB LNG aktarma (transshipment) yasağının etkilerine de değinildi. Asya'ya yeniden ihracatı engellemeyi amaçlayan düzenlemenin, beklenenin aksine, daha fazla LNG'nin AB içinde tüketilmesine yol açtığı ve Yamal LNG teslimatlarını fiilen artırdığı belirtildi.

Verilere göre AB, 2025 yılında Rus LNG'si için 7,2 milyar avro harcadı. Bu tutarın aylık 600-700 milyon avroluk bölümünün Moskova'ya aktarıldığı ifade edilirken, yıl boyunca 200'ün üzerinde LNG sevkiyatının Avrupa'ya ulaştığı kaydedildi. Öte yandan, yine Rusya'nın Arktik bölgesinde yer alan ancak yaptırımlar altında bulunan Arctic LNG 2 projesi, kapasitesinin çok altında faaliyet gösteriyor. Yalnızca iki buz sınıfı LNG gemisine sahip olan proje, Çin'e sevkiyatları yüzer depolama veya gemiden gemiye transfer yoluyla yapmak zorunda kalıyor; bu durum maliyetleri artırırken teslimatları yavaşlatıyor.

Buna karşılık Yamal LNG, Avrupa'nın denizcilik altyapısı, hizmetleri ve pazarlarına olan bağımlılığı sayesinde büyük ölçüde kesintisiz şekilde faaliyetlerini sürdürüyor. Rapora göre Avrupalı politika yapımcılar, bu bağımlılığın yarattığı yaptırım gücünü henüz etkin biçimde kullanmıyor. Rötters, "Avrupa'nın bu gelirleri kesmek için birlikte hareket etme fırsatı var. Ancak o zamana kadar Yamal LNG, dört yıllık yaptırımlara rağmen Rusya için istikrarlı bir gelir kaynağı olmaya devam edecek." dedi.



Sea Connect

BAĞLAN
KEŞFET
GELİŞ

SEACONNECT DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNÜ TEK ÇATI
ALTINDA TOPLAYAN
PROFESYONEL AĞ
PLATFORMUDUR

GOOGLE PLAY

APP STORE



SEACONNECT BİR
KTU DÜİM MD
UYGULAMASIDIR

IMSBC Code'da Yeni Dönem: İki Yeni MHB Yük Programı Ekleniyor

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) katı dökme yük taşımacılığına ilişkin düzenlemelerini içeren IMSBC Code kapsamındaki yeni değişiklikler açıklandı. Söz konusu değişiklikler 1 Ocak 2027 tarihinde yürürlüğe girecek; ancak gemi sahipleri ve işletmeciler için 1 Ocak 2026'dan itibaren gönüllü uygulama imkânı bulunacak.

SUMMARY

New amendments under the IMSBC Code, which sets out the International Maritime Organization's (IMO) regulations for the carriage of solid bulk cargoes, have been announced. The amendments will enter into force on 1 January 2027; however, voluntary application will be available to shipowners and operators from 1 January 2026.

SOLAS Bölüm VI/1-2 uyarınca, tahıl dışındaki tüm katı dökme yüklerin IMSBC Code hükümlerine uygun şekilde taşınması gerekiyor. Yeni düzenlemeler, yük sınıflandırmalarından sertifikasyon gerekliliklerine kadar birçok başlıkta önemli yenilikler getiriyor.

İki Yeni Grup B Yük Programı Eklendi

Değişikliklerle birlikte, kimyasal tehlike barındıran ve gemide risk oluşturabilecek Grup B yükler için iki yeni bireysel yük programı IMSBC Code'a dahil edildi. Yeni eklenen yükler şöyle:

- Alüminyum Sülfat (Granül)
- Ferrik Sülfat (Granül)

Bu yükler aynı zamanda, IMO'nun MSC.1/Circ.1395/Rev.7 sayılı sirkülerinde yer alan ve ambarlarda sabit gazlı yangın söndürme sistemi bulundurma zorunluluğundan muaf tutulabilecek yükler listesine de eklendi.

Castor Beans Tanımı Güncellendi

UN 2969 kapsamında taşınan "Castor Beans" yükünün tanımı da değiştirildi. Yeni düzenlemeyle birlikte yük tanımından Castor Meal, Castor Pomace ve Castor Flake ifadeleri çıkarıldı.

Balık Unu Yeniden Tehlikeli Yük Kapsamında

"Fish Meal (Fish Scrap), Stabilized – Anti-oxidant treated" yüküyle ilgili önemli bir sınıflandırma değişikliğine gidildi. Önceki düzenlemede MHB yük olarak değerlendirilen bu yük, yeni değişiklikle birlikte yeniden Sınıf 9 tehlikeli yük kapsamına alındı.

Bu değişiklik yürürlüğe girdikten sonra, söz konusu yükü taşıyacak gemilerin Tehlikeli Yükler Uygunluk Belgesi (Document of Compliance) bulundurması gerekecek.

Grup A ve Grup C Yük Listeleri Genişletildi

IMSBC Code'daki diğer değişiklikler kapsamında yeni yükler de Grup A ve Grup C listelerine eklendi.

Grup A kapsamına eklenen yükler:

- Apatit Konsantresi
- Fosfat Kayası İnce Taneli (kalsine edilmiş)

Grup C kapsamına eklenen yükler arasında ise asfalt granüllerinden demir cevheri briketlerine, stabilize balık unundan çinko





cürufuna kadar çeşitli yükler yer alıyor.

Yetkililer, Grup A ve Grup C yüklerinin Lloyd's Register IMSBC sertifikalarında ayrı ayrı listelenmediğini, sertifikanın bu gruplardaki tüm yüklerin taşınmasına imkân verdiğini hatırlatıyor.

SCBA Gerekliklerinde Mükerrer Uygulama Kaldırıldı

Yeni düzenlemelerle birlikte, IMSBC Code'da bazı tehlikeli yükler için öngörülen iki ilave kendinden solunum cihazı (SCBA) bulundurma zorunluluğu kaldırıldı. Bu gerekliliğin zaten SOLAS II-2/19.3.6 kapsamında yer alması nedeniyle mükerrer uygulamanın önüne geçildi.

Bazı MHB yükler için ise ilave SCBA zorunluluğu devam ediyor. Ancak SOLAS kapsamında temin edilen cihazların, IMSBC Code gerekliliklerini de karşılayabileceği netleştirildi.

Sektöre Mesaj: Sertifikasyon Süreci 2026'da Başlıyor

Yeni Grup B yüklerini kapsayan sertifikasyon başvuruları, gönüllü uygulama sürecinin başlayacağı 1 Ocak 2026 itibarıyla Lloyd's Register üzerinden yapılabilecek. Uzmanlar, değişikliklerin özellikle dökme yük taşımacılığı yapan armatörler ve işletmeciler için sertifika, yük kabul prosedürleri ve gemi donanımı açısından dikkatle değerlendirilmesi gerektiğine işaret ediyor.



ABD Donanması, Türkiye’de Gemi İnşa Seçeneklerini Değerlendiriyor

ABD’nin, artan Çin rekabeti karşısında donanma kapasitesini artırmak amacıyla Türkiye ile deniz platformları alanında iş birliği görüşmeleri yürüttüğü ortaya çıktı. Middle East Eye’a konuşan yetkililere göre Washington ve Ankara, geçen yıldan bu yana savaş gemisi inşası konusunda temas halinde. Görüşmeler; gemi bileşenlerinin tedariki, olası fırkateyn inşası ve ABD Donanması’nın karşı karşıya olduğu üretim darboğazlarının aşılması gibi başlıkları kapsıyor.

SUMMARY

It has emerged that the United States is holding talks with Turkey on cooperation in naval platforms in order to expand its naval capacity amid growing competition with China. According to officials speaking to Middle East Eye, Washington and Ankara have been in contact since last year regarding the construction of warships. The discussions cover issues such as the supply of ship components, the possible construction of frigates, and ways to ease the production bottlenecks facing the US Navy.

Son yıllarda denizcilik alanında önemli bir güç haline gelen Türkiye, hem kendi donanması hem de Pakistan Donanması için eş zamanlı olarak 30’dan fazla gemi inşa edebilecek kapasiteye sahip tersaneleriy-le dikkat çekiyor. Türk savunma sanayii firmaları ayrıca, Türkiye’nin millî savaş gemisi programı olan MİLGEM kapsamında farklı sınıflarda yerli tasarımlar geliştirmiş durumda.

Yetkililere göre ABD’li temsilciler, Türkiye’nin gemi bileşenleri tedarik edip ede-

meyeceğini değerlendirirken, Ankara’nın ABD Donanması için ek fırkateynlerin inşasına katkı sağlayabileceği ihtimali de görüşmelerde gündeme geldi.

Trump yönetimi, hem ABD gemi inşa sanayisini yeniden canlandırmayı hem de Donanma filosunu büyütmeyi hedefliyor. Bu doğrultuda Washington, uzun yıllar süren yetersiz yatırımların ardından Japonya ve Güney Kore gibi Asyalı müttefiklerden teknik bilgi ve deneyim desteği almaya yöneldi.

Türkiye’nin ABD tersanelerine doğrudan yatırım yapması şu aşamada olası görülmezken, ABD yasaları da genel olarak Donanma’ya ait savaş gemilerinin yurt dışında inşa edilmesine izin vermiyor. Buna rağmen ABD Başkanı Donald Trump, üretim açığını kapatmak için müttefik ülkelerde gemi inşası seçeneğinin değerlendirildiğine işaret etti. Trump, ocak ayında yaptığı açıklamada, “Eskiden günde bir gemi inşa ederdik. Artık gemi inşa etmiyoruz. Bunu yeniden başlatmak istiyoruz. Ve belki de gemi inşa etme konusunda müttefiklerden de yararlanacağız. Belki de buna mecbur kalacağız” ifadelerini kullandı.

Gemi inşası, ilişkileri güçlendirme aracı olarak görülüyor

Middle East Eye’a konuşan bir ABD’li yetkili, Türkiye ile yürütülen erken aşama görüşmelerin ABD’deki sorunun ciddiyetini ortaya koyduğunu belirtti. Yetkili, “ABD gemi inşa sanayisi gerçek bir kriz içinde ve Trump yönetimi, bu ihtiyacı karşılamak için Türkiye ile temaslarda bulundu” dedi.

Ancak Türkiye ile savunma alanında daha derin bir iş birliği ihtimali, ABD Kongre-

si’nin incelemesine takılabilir. Ankara’nın 2019 yılında Rusya’dan S-400 hava savunma sistemi satın alması nedeniyle CAATSA kapsamında yaptırımlara maruz kalması, sürecin önündeki başlıca siyasi engeller arasında yer alıyor. Buna karşın, yönetim içindeki bazı isimler, gemi inşası alanındaki iş birliğini hem ilişkileri



güçlendiren hem de yaptırımları dolaylı yoldan aşmaya imkân tanıyan bir alan olarak değerlendiriyor.

ABD Dışişleri Bakanlığı'ndan bir yetkili ise Savunma Bakanlığı'nın alternatif üretim merkezleri üzerinde uzun süredir çalıştığını belirtti. Türkiye merkezli savunma sanayii uzmanı Kubilay Yıldırım, ABD'de gemi inşası konusunda ciddi bir seferberlik yaşandığını belirterek, "ABD, sabit bir üretim hızında ilerleyen ve darboğaz oluşturan bir sistemle gemi üretmeye çalışıyor" dedi. Yıldırım'a göre ABD'nin en büyük sorunu, yeni gemi tasarımları geli-

tirirken aynı anda yaşanan filonun bakım ve modernizasyon ihtiyacını karşılamak ve üretim kapasitesini artırmak.

"Bu süreçler için ABD'nin yeterli insan kaynağı, tersane ve kuru havuz kapasitesi bulunmuyor" diyen Yıldırım, "Türkiye; üretim hacmi, teslim süreleri, risk paylaşımı ve iş yükünün dağıtılması konularında önemli katkı sağlayabilir" değerlendirmesinde bulundu.

Yıldırım ayrıca, Türkiye'de tersanelerin İstanbul Pendik ve Tuzla ile Yalova hatında yoğunlaşmasının, yeni projelere

hızlı uyum sağlanmasını kolaylaştırdığını vurguladı. Görüşmeler kapsamında ABD Deniz Kuvvetleri Deniz Sistemleri Komutanlığı'ndan bir heyetin geçtiğimiz hafta İstanbul Deniz Tersanesi Komutanlığı'nı ziyaret ettiği de bildirildi.

Görüşmelere ilişkin açıklama yapan bir ABD sözcüsü ise Türkiye'nin NATO içinde uzun süredir "son derece değerli" bir müttefik olduğunu belirterek, "ABD ve Türk donanmaları denizde güçlü bir ortaklığa sahip ve bu ortaklığı genişletmenin yollarını sürekli olarak değerlendiriyoruz" ifadelerini kullandı.



Alarm Yükü Denizcilikte Güvenliği Tehdit Ediyor

Lloyd's Register (LR) tarafından yayımlanan yeni bir araştırma, gemilerde kullanılan alarm sistemlerinin aşırı ve gereksiz uyarılar nedeniyle mürettebatı ciddi biçimde zorladığını ve denizde güvenliği tehdit eder hale geldiğini ortaya koydu.

SUMMARY

A new study published by Lloyd's Register (LR) has revealed that excessive and unnecessary alerts generated by shipboard alarm systems are placing a serious burden on crews and have become a threat to safety at sea.

"Denizcilik Sektöründe Etkin Alarm Yönetimi" başlıklı araştırma; 11 operasyonel gemiden, 2.000 günü aşkın sürede toplanan 40 milyondan fazla alarm verisinin analizine dayanıyor. Bulgulara göre, birçok gemide her gün binlerce alarm üretiliyor ve bu alarmların büyük bölümü operasyonel açıdan anlamlı bir değer sunmuyor.

Araştırma, aşırı alarm yükünün mürettebatta alarm yorgunluğuna, dinlenme sürelerinin bölünmesine ve güvenliği sağlamak amacıyla kurulan sistemlere olan güvenin zayıflamasına yol açtığını gösteriyor.

Çalışmada, IEC 62682 ve EEMUA 191 gibi endüstride kabul görmüş alarm yönetimi standartları ilk kez bu ölçekte denizcilik operasyonlarına uyarlandı. Sonuçlara göre incelenen gemilerin yarısından azı, saat başına 30'dan az alarm kriterini karşılayabildi. Gözetimsiz makine dairesine sahip gemilerde ise alarmlar, dinlenme sürelerinin %63'ünü kesintiye uğrattı. Bazı kruvaziyer gemilerinde günlük alarm sayı-

sı 2.600'e ulaşırken, yalnızca on dakikalık bir sürede 4.691 alarm üretildiği vakalar tespit edildi.

Araştırma, alarm yoğunluğu karşısında mürettebatın alarmları onaylamadan susturma ya da alarm devrelerini fiziksel olarak devre dışı bırakma gibi riskli uygulamalara yöneldiğini; bunun da güvensiz davranışları normalleştirerek kritik güvenlik sistemlerine olan güveni zedelediğini ortaya koydu.

Rapor, Lloyd's Register'ın Eylül 2024'te yayımladığı önceki çalışmanın devamı niteliğini taşıyor ve bu kez yalnızca sorunu tanımlamakla kalmayarak uygulamada nelerin başarılabileceğini de gösteriyor. Bir kruvaziyer gemisinde yürütülen pilot uygulama kapsamında, yeni teknolojiye ihtiyaç duyulmadan ve büyük sistem değişiklikleri yapılmadan, yalnızca altı ay içinde toplam alarm sayısı yaklaşık %50 oranında azaltıldı. Bu iyileştirme; hatalı sensörlerin değiştiril-

rilmesi, yanlış monte edilmiş vanaların düzeltilmesi ve mevcut sistemlerin yeniden ayarlanması gibi klasik deniz mühendisliği müdahaleleriyle sağlandı.

LR'nin analizine göre, en sık görülen ilk 10 alarmın ele alınması bile toplam alarm yükünü yaklaşık %40 oranında azaltma potansiyeline sahip. Raporda; alarm performansının objektif ölçümüne daha fazla önem verilmesi, gemi yaşam döngüsünün tüm aşamalarında insan faktörünün sistem tasarımına daha güçlü biçimde entegre edilmesi ve uygulanabilir, tutarlı düzenleyici çerçevelerin hayata geçirilmesi çağrısında bulunuluyor.

Lloyd's Register Küresel Teknoloji Direktörü Duncan Duffy, konuyla ilgili değerlendirmesinde şu ifadeleri kullandı: "Araştırmamız, kötü yönetilen alarm sistemlerinin artık başlı başına bir güvenlik riski haline geldiğini gösteriyor. Sektör kararlı adımlar atmadığı sürece alarm yorgunluğu, durumsal farkındalığı zayıflatmaya ve ciddi kazaların olasılığını artırmaya devam edecek.

Denizcilik sektörü güvenliği gerçekten ciddiye alıyorsa; sürekli performans ölçümüne, objektif değerlendirmeye ve insan odaklı alarm sistemi tasarımına yatırım yapmak zorundadır. Ancak bu şekilde alarm sistemleri asıl amaçlarına hizmet edebilir; mürettebatı destekleyebilir, hayatları koruyabilir ve daha güvenli seferler sağlayabilir."

Araştırma, Lloyd's Register'ın denizcilikte dijitalleşmenin fırsat ve risklerini derinlemesine ele almayı amaçlayan Dijital Dönüşüm Araştırma Programı kapsamında yürütüldü.



Yalova Tersanelerinde Yeni Dönem: Deniz Suyu “Sanayi Hammaddesine” Dönüşüyor

Gökçe Barajı'ndaki su seviyesinin kritik sınıra inmesiyle Yalova'da başlayan kesintiler, sanayiciyi alternatif çözümlere yöneltti. Üretim üssünü şehre taşıyan global arıtma markası Rielli, tersaneler bölgesine entegre ettiği sistemlerle sadece deniz suyunu değil, atıksuyu da “sanayi hammaddesine” dönüştürerek üretim güvenliğini ve maliyet avantajını aynı anda sağlıyor.

SUMMARY

As water levels at Gökçe Dam fell to a critical threshold, supply cuts in Yalova have pushed industrial players to seek alternative solutions. Rielli, a global water treatment brand that has relocated its production base to the city, ensures both production security and cost efficiency by converting not only seawater but also wastewater into an “industrial raw material” through integrated systems installed in the shipyard zone.

Marmara Bölgesi'nin gemi inşa ve bakım-onarım merkezi Yalova, son dönemde yaşanan kuraklık ve su rezervlerindeki düşüşle mücadele ediyor. Gökçe Barajı'nı besleyen kaynakların azalması üzerine devreye alınan “Acil Su Eylem Planı” ve 20:00 – 05:00 saatleri arasında uygulanan kesintiler, 7 gün 24 saat esasına göre çalışan tersanelerde üretim sürekliliği endişesi yarattı.

Bölgedeki su krizinin sanayi üzerindeki etkilerini bertaraf edecek stratejik hamle, 2025 yılı itibarıyla üretim faaliyetlerini tamamen Yalova'ya taşıyan Kazancı Çevre Tekniği bünyesindeki global marka Rielli'den geldi. Rielli, “Deniz Suyu Ters Ozmoz”



■ Kazancı Çevre Tekniği Kurucu Genel Müdürü Artun Kazancı

ve “Atıksu Geri Kazanım” teknolojileriyle gemi inşası ve bakım süreçlerinin aksama-dan sürdürülebilmesi için hayati öneme sahip olan suyun temininde şebekeye alternatif bir kaynak sunarak, suyu yönetilebilir bir hammaddeye dönüştürdü.

Gemi raspa işlemleri, yüksek basınçlı yıkama ve hidrostatik testler gibi süreçlerde yoğun su tüketen tersaneler, geliştirilen teknoloji sayesinde denize sıfır konumlarını bir üretim avantajına çeviriyor. Kurulan sistemler, deniz suyunu arıtarak hem teknik proseslerde kullanılabilir “sanayi hammaddesine” dönüştürüyor hem de tesislerin içme ve kullanım suyu ihtiyacını karşılıyor. Böylece tersaneler, şebeke hattındaki kesintilerden etkilenmeden, kendi suyunu üreten bağımsız tesislere evriliyor.

“Yatırımın Dönüşü Bir Yılın Altında”

Konuya ilişkin değerlendirmelerde bulunan Kazancı Çevre Tekniği Kurucu Genel Müdürü Artun Kazancı, suyun sanayi için sadece çevresel değil, ekonomik bir risk kalemi olduğuna dikkat çekti. Rielli markasıyla 6 kıtada ve 80'i aşkın ülkede faaliyet gösterdiklerini hatırlatan Kazancı, Yalova

yatırımıyla ilgili şunları kaydetti: Yalova'ya taşınarak tersaneler bölgesiyle komşu olduk ve su krizinin etkilerini bertaraf etmek için sanayi kuruluşlarıyla iş birliğine hazırız. Özellikle atıksu geri kazanımı konusunda geliştirdiğimiz, sektörde fark yaratan teknolojilerimizle atık suyu yüzde 95'e varan oranda geri kazanıp yeniden sisteme veriyoruz. Deniz suyu çözümlerimizle kesintisiz su kaynağı sağlarken, atıksu geri kazanım sistemlerimizle de bu süreci maliyet açısından en verimli hale getiriyoruz. Sanayi tesislerinde sunduğumuz bu çözümler, su ve enerji maliyetlerinde ciddi düşüşler sağlıyor. Öyle ki, kurduğumuz sistemler işletme maliyetlerini düşürerek yatırım maliyetini bir yılın altında amorti edebiliyor.”

Otomasyonla “Sıfır Hata” Hedefi

Şirket yetkilileri, Avrupa'da 15-20 bin nüfuslu yerleşimlerin su ihtiyacını karşılayan teknolojilerin benzerlerini Yalova'daki sanayi kuruluşları için uyguladıklarını belirtti. Yalova'daki yeni fabrikada robotik kodlama ve otomasyon sistemleri kullanılarak “sıfır hata” prensibiyle üretilen arıtma tesislerinin, Türk gemi inşa sanayisinin küresel rekabet gücünü korumasına ve su ayak izini küçültmesine katkı sağlaması hedefleniyor.



“2026 Yılı, Kruvaziyer Turizmi Açısından Bir Dönüm Noktası Olabilir”

Türkiye kruvaziyer turizmi, 2025 yılında 2 milyon yolcu barajını aşarak son 12 yılın en güçlü performansına imza atarken, sektör 2026 yılı için yeni bir rekor beklentisiyle ilerliyor. Kruvaziyer turizminde yaşanan yükselişi değerlendiren Sea Genesis Group Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Yazıcı, “2026 yılı, kruvaziyer turizmi açısından Türkiye için bir dönüm noktası olabilir. Yolcu sayılarındaki artışın yanı sıra, ekonomik gelir ve katma değer açısından da güçlü bir yükseliş öngörüyoruz.” dedi.

SUMMARY

Türkiye’s cruise tourism surpassed the 2 million passenger threshold in 2025, delivering its strongest performance of the past 12 years, while the sector is moving forward with expectations of a new record in 2026. Commenting on the upward trend in cruise tourism, Sea Genesis Group Chairman of the Board Ahmet Yazıcı said, ‘2026 could be a turning point for Turkey in terms of cruise tourism. Beyond the increase in passenger numbers, we also foresee a strong rise in economic revenue and added value

Küresel kruvaziyer sektöründe yaşanan dönüşümün Türkiye’ye doğrudan yansıdığını belirten Ahmet Yazıcı, gemi ölçeklerindeki büyümenin kritik bir eşik olduğuna dikkat çekti. Yazıcı, “Kruvaziyer sektöründe yeni nesil gemilerle birlikte ciddi bir ölçek büyümesi yaşanıyor. Artık 8 ila 10 bin yolcu kapasiteli dev kruvaziyer gemileri Türkiye limanlarına düzenli olarak uğruyor. Bu durum, yalnızca yolcu sayılarında değil sefer sıklığı, liman kullanımı ve operasyonel hacim açısından da Türkiye’yi daha güçlü bir konuma taşıyor” dedi.

Büyük kapasiteli gemilerin rotalara eklenmesiyle birlikte, Türkiye limanlarındaki gemi ve sefer sayılarında da belirgin bir artış yaşandığını vurgulayan Yazıcı, bu eğilimin 2026 yılında daha da hız kazanmasını beklediklerini ifade etti.

Bakanlık Verileri Son 12 Yılın Zirvesine İşaret Ediyor

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından açıklanan resmi verilerin, Türkiye kruvaziyer sektöründe son 12 yılın en yüksek seviyelerine ulaşıldığını ortaya koyduğunu belirten Yazıcı, 2026 yılına ilişkin beklentilerin sektör genelinde güçlü bir büyüme tablosuna işaret ettiğini söyleyerek, “2026 yılında kruvaziyer turizminde yolcu ve gemi trafiği açısından yüksek oranlı bir

artış öngörüyoruz. Artan gemi kapasiteleri, sefer sayılarındaki yükseliş ve Türkiye limanlarının uluslararası rotalarda daha fazla yer alması, sektörün ölçeğini belirgin şekilde büyütüyor” dedi.

Türkiye’nin Doğu Akdeniz ve Karadeniz hatındaki konumunun her geçen yıl daha fazla önem kazandığını vurgulayan Yazıcı, bu gelişmelerin kruvaziyer turizmini Türkiye turizm gelirleri içerisinde daha görünür ve etkili bir başlık haline getirdiğini ifade etti.

“Kruvaziyer Yolcusu Türkiye Ekonomisine 7 Kat Daha Fazla Katkı Sağlıyor”

Kruvaziyer turizminin en önemli fark yaratan unsurlarından birinin harcama profili olduğuna dikkat çeken Yazıcı, kruvaziyer yolcusunun Türkiye ekonomisine sağladığı katkının altını çizerek, “Gelen kruvaziyer yolcuları, nitelikli ve yüksek harcama eğilimine sahip bir profil oluşturuyor. Yapılan analizler, kruvaziyer yolcusunun klasik otel turizmi yolcusuna kıyasla yaklaşık yedi kat daha fazla harcama yaptığını gösteriyor. Bu da kruvaziyer turizmini yalnızca sayısal bir başarı değil, aynı zamanda yüksek katma değer üreten bir alan haline getiriyor” ifadelerini kullandı.

“Katma Değer Açısından Güçlü Bir Yükseliş Öngörüyoruz”

Sadece yolcu sayıları değil, Türkiye’ye bırakılan ekonomik gelir açısından da 2026 yılında ciddi bir artış beklendiğini ifade eden Ahmet Yazıcı, kruvaziyer turizminin sürdürülebilir büyüme hedefleriyle örtüştüğünü belirterek, “2026 yılı, kruvaziyer turizmi açısından Türkiye için bir dönüm noktası olabilir. Yolcu sayılarındaki artışın yanı sıra, ekonomik gelir ve katma değer açısından da güçlü bir yükseliş öngörüyoruz. Bu tablo, kruvaziyerin Türkiye turizm stratejisiindeki yerini daha da güçlendirecek” dedi.



Yapay Zekâ Destekli GAMA, Bureau Veritas Onayıyla Denizcilikte Yeni Bir Dönemi Başlatıyor

Greenroom Robotics tarafından geliştirilen denizcilik otonomi yazılımı GAMA için İlkel Onay (Approval in Principle – AiP) verdi. Bu onay, Bureau Veritas tarafından kendi kendine seyir kabiliyeti sağlayan bir denizcilik otonomi yazılımına verilen ilk AiP olma özelliğini taşıyor ve deniz robotikleri ile otonom operasyonlar açısından önemli bir kilometre taşı olarak değerlendiriliyor.

SUMMARY

Bureau Veritas Marine & Offshore (BV) has granted an Approval in Principle (AiP) to GAMA, the maritime autonomy software developed by Greenroom Robotics. This approval marks the first time Bureau Veritas has awarded an AiP to a maritime autonomy software enabling self-navigation, representing a significant milestone for maritime robotics and autonomous operations.

Greenroom Robotics'in GAMA yazılımı, yapay zekâ teknolojisiyle tamamen otonom bir seyir sistemi oluşturuyor. Sistem; durumsal farkındalık, gemi izleme, karar verme ve gemi kontrolü süreçlerini desteklemek amacıyla gemi üzerindeki çok sayıda sensörden gelen verileri entegre ediyor. GAMA, gemi üzerinde çalışabildiği gibi uzaktan kontrol merkezinden de yönetilebiliyor. Modüler ve ölçeklenebilir mimarisi sayesinde, farklı sistemlerle esnek entegrasyona olanak tanıyarak herhangi bir geminin tamamen otonom bir platforma dönüştürülmesini mümkün kılıyor.

Verilen AiP, belirlenen kapsam dahilinde gerçekleştirilen tasarım seviyesi değerlendirmeye dayanarak, GAMA'nın genel tasarım prensiplerinin otonom ve uzaktan kumandalı gemilere ilişkin Bureau Veritas kurallarıyla uyumlu olduğunu teyit ediyor. Bu onay; yeni inşa ve mevcut gemilere otonomi entegrasyonunu hızlandırırken, bayrak devlet onay süreçlerini kolaylaştırıyor, savunma ve ticari gemi işletmecileri için riskleri azaltıyor ve tam sertifikasyona giden net bir yol haritası sunuyor.

Değerlendirme süreci, Bureau Veritas'ın NI641 "Otonom Gemi Taşımacılığı Rehberi" doğrultusunda yürütülerek sistemin teknik yaklaşımına ilişkin bağımsız ve erken aşama bir değerlendirme sağladı. Bu iş birliği kapsamında Bureau Veritas; küresel denizcilik mevzuatı, klaslama ve en iyi uygulamalara ilişkin uzmanlığını otonom ve uzaktan kumandalı sistemlere aktararak, yenilikçi teknolojilerin uluslararası kabul görmüş güvenlik ve performans hedefleriyle uyumlu hale gelmesini destekliyor.

Greenroom Robotics Operasyon Direktörü Harry Hubbert, konuya ilişkin değerlendirmesinde şunları söyledi: "Gemi inşa firmaları ve işletmeciler için bu AiP, GAMA'nın tasarım yaklaşımının klas beklentileriyle uyumlu olduğunu doğrulayarak otonomiye geçiş sürecini hızlandırıyor. Bureau Veritas tarafından AiP verilen ilk denizcilik otonomi yazılımlarından biri olmaktan gurur duyuyoruz. Kanıtlanmış ve doğrulanmış çözümlerle otonominin benimsenmesine öncülük etmeye devam edeceğiz. Deniz robotikleri, otonom seyir, durumsal farkındalık ve ileri seviye operasyon yönetimi alanlarında küresel denizcilik sektörünü dönüştürmek için Bureau Veritas ile iş birliğimizi sürdürmeyi sabırsızlıkla bekliyoruz."

Bureau Veritas Marine & Offshore Başkanı Alex Gregg-Smith ise şu ifadeleri kullandı: "Denizcilikte otonomi, yenilik kadar güvenlik ve yönetim konusunda da güçlü bir güven gerektiren önemli bir gelişmeyi temsil ediyor. Bu İlkel Onay, Bureau Veritas'ın otonom teknolojilerin yapılandırılmış şekilde geliştirilmesini desteklerken sektör paydaşlarının ortaya çıkan düzenleyici ve teknik beklentilerde yolunu bulmasına yardımcı olma rolünü yansıtıyor."



Hapag-Lloyd'tan 2025 Rakamları: Taşıma Hacmi Yükseldi, Navlun Ücreti Düştü



Hapag-Lloyd, 2025 mali yılına ilişkin öncü iş sonuçlarını açıkladı. Buna göre, taşıma hacmi %8 artarak 13,5 milyon TEU'ya ulaşırken, ortalama navlun ücreti geçen yılın seviyesinin %8 altında, 1.376 USD/TEU olarak gerçekleşti.

SUMMARY

Hapag-Lloyd has announced its preliminary business results for the 2025 financial year. According to the figures, transport volume increased by 8% to 13.5 million TEU, while the average freight rate fell 8% compared to the previous year, reaching 1,376 USD/TEU.

Hapag-Lloyd'un öncü rakamlarına göre, grup gelirleri 21,1 milyar USD (18,6 milyar

ÖN BİLGİLER (USD)*

	2025'in 4. çeyreği	2024'ün 4. çeyreği	2025	2024	2025 ile 2024 karşılaştırması
Taşıma hacmi (milyon TEU)	3,3	3,1	13,5	12,5	+8,0
Navlun ücreti (USD/TEU)	1,376	1,504	1,376	1,482	-8,0
Gelirler (milyar ABD doları)	5,8	5,4	21,1	20,7	+0,4
EBITDA (milyar ABD doları)	3,8	1,8	3,8	5,0	-1,2
EBIT (milyar ABD doları)	0,2	0,8	1,1	2,8	-1,7

EUR) seviyesinde gerçekleşti. Grup EBITDA 3,6 milyar USD (3,2 milyar EUR) ve EBIT 1,1 milyar USD (1,0 milyar EUR) olarak kaydedildi. Beklendiği gibi, kâr geçen yılın altında kaldı ancak tahminlerin üst sınırında gerçekleşti.

Gemini Ağı'nın devreye alınması ve küresel ticaretteki güçlü büyüme, taşıma hacmindeki artışta etkili oldu. Öte yandan, Ümit

Burnu rotasının kullanımı ve Gemini Ağı'nın başlangıç maliyetleri, yıllık sonuçlar üzerinde baskı yarattı. Ancak Gemini ile ilişkili maliyet tasarrufları 2025'in ikinci yarısında etkisini göstermeye başladı ve 2026'da tam olarak gerçekleşmesi bekleniyor.

Hapag-Lloyd, denetlenmiş mali veriler ve 2026 öngörülerini içerecek 2025 Yıllık Raporu'nu 26 Mart 2026'da yayımlayacak.



HASGEM

SHIP REPAIR and MARINE SERVICES



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



HASGEM

SHIP REPAIR and MARINE SERVICES

Çin, 20 MW'lık İlk Açık Deniz Rüzgar Türbinini Kurdu

Çin, açık deniz rüzgar enerjisi alanındaki küresel liderliğini güçlendirmeye devam ediyor. Son gelişmede, ulusal bir araştırma ve geliştirme projesi kapsamında ilk 20 MW'lık açık deniz rüzgar türbini başarıyla kuruldu.

SUMMARY

China continues to strengthen its global leadership in offshore wind energy. In the latest development, the country has successfully installed its first 20 MW offshore wind turbine as part of a national research and development project.

Devasa türbin, yakın zamanda Hong Kong'un kuzeyinde yer alan ve Tayvan Boğazı'na kıyısı olan güney Fujian eyaletine kuruldu. Türbin, kıyıdan yaklaşık 30 km açıkta, 40 km derinlikteki suya yerleştirildi. Goldwind tarafından üretilen türbin, Three Gorges Group tarafından yönetilen bir projenin parçasıdır.

58 katlı bir binaya eşdeğer olan türbinin inşası ve montajı, benzersiz zorlukların üstesinden gelmeyi gerektiriyordu. Goldwind, türbinin gövdesi, göbeği ve kanatları da dahil olmak üzere megawatt başına ağırlığı azaltan yeni bir hafif tasarım geliştirdi. Ağırlığı 40 tondan az olan türbin, sektör ortalamasına kıyasla ağırlığını %20'den fazla azaltıyor.

20 MW'lık türbinin en önemli avantajlarından biri, birim başına daha yüksek güç üretimi ve daha düşük maliyet sağlamasıdır. Bu da verimi artırarak deniz alanındaki kullanımda verimliliği yükseltir.



Türbini yaklaşık 174 metre (570 feet) yüksekliğe, göbeğe kadar kaldırmak için dördüncü nesil bir rüzgar türbini kurulum gemisine ihtiyaç duyuldu. Geminin 2.000 ton kaldırma kapasitesi vardı. Ayrıca üç kanadın yerleştirilmesinde de yüksek hassasiyet gerekiyordu. Kanatların her biri 147 metre (482 feet) uzunluğundadır. Şirketler, türbinin kapsama alanının 10 standart futbol sahasına eşdeğer olduğunu belirtiyor.

Sistem, güvenli çalışma sağlamak için lidar ve kanat kökü sensörlerini entegre ediyor. Ayrıca güçlü tayfunlara dayanacak şekilde tasarlanmıştır. Ünitenin kanat profillerinin rüzgar enerjisi kullanım katsayısının 0,49 olduğu ve bunun da rüzgar enerjisi yakalama ve üretim verimliliğini önemli ölçüde artırdığı belirtiliyor. Şebekeye bağlandıktan sonra, ünitenin yıllık 80 milyon kWh'in üzerinde enerji üretmesi bekleniyor.

“Çin'in enerji hedeflerinin amiral gemisi”

Yeni türbin projesi, “Çin'in enerji hedeflerinin amiral gemisi” olarak adlandırılıyor. Çin'in, Avrupa'nın en büyük açık deniz rüzgar enerjisi üreticisi olan İngiltere'nin çok önünde, 2025 yılı sonuna kadar 40 GW'ı aşan kurulu açık deniz rüzgar enerjisi kapasitesine ulaşması bekleniyordu. İngiltere, yıllık bazda %22,4 artışla 600 milyon kilovatın üzerinde üretim kapasitesine sahip olduğunu bildiriyor.

Geçtiğimiz ay Three Gorges şirketi, kıyıda en uzak açık deniz rüzgar santralinin tamamlandığını duyurdu. Şangay'ın kuzeyinde, Jiangsu eyaletinde, kıyıda 85,5 km (53 mil) uzaklıkta bulunan proje, toplam 800 MW kapasiteli 98 türbine sahip. Projenin 2,8 milyar kWh'in üzerinde elektrik üretmesi bekleniyor.

Çin'in mevcut Beş Yıllık Planı, yıllık 15 GW açık deniz rüzgar enerjisi kapasitesi kurulmasını öngörüyor. Hedefi ise 2030 yılına kadar toplam 1,3 TW, 2035 yılına kadar 2 TW ve 2060 yılına kadar 5 TW rüzgar enerjisi kapasitesine ulaşmak.

AB, Rus Petrolünün Deniz Yoluyla Taşınmasına Yönelik Hizmetlerde Tam Yasağa Yaklaşıyor

Avrupa Birliği, Rusya'ya yönelik yaptırımlarını denizcilik ve enerji taşımacılığı alanında daha sert bir aşamaya taşımaya hazırlanıyor. Avrupa Komisyonu'nun gündemindeki yeni yaptırım paketi, Rus ham petrolünün taşınmasına yönelik tüm Avrupa menşeli denizcilik hizmetlerinin tamamen yasaklanmasını öngörüyor. Söz konusu adım, Ukrayna savaşı kapsamında AB'nin müzakere masasında ekonomik baskı gücünü artırma hedefinin bir parçası olarak değerlendiriliyor.

SUMMARY

The European Union is preparing to take its sanctions against Russia to a tougher phase in the fields of maritime and energy transportation. The new sanctions package currently on the agenda of the European Commission envisages a complete ban on all European maritime services related to the transportation of Russian crude oil. This move is seen as part of the EU's strategy to increase its economic leverage at the negotiating table in the context of the war in Ukraine.

Bu yaklaşım, 2022 yılında G7 ülkeleri tarafından devreye alınan ve dönemin ABD Hazine Bakanı Janet Yellen tarafından savunulan "petrol fiyat tavanı" politikasından belirgin bir sapmaya işaret ediyor. Fiyat tavanı uygulaması, varil başına belirlenen seviyenin altında kalmak koşuluyla Avrupa merkezli emtia tüccarları, armatörler, sigorta şirketleri ve hizmet sağlayıcılarının Rus petrol ticaretine sınırlı biçimde katılmasına olanak tanıyordu. Avrupa'da hâlen

47,60 ABD doları seviyesinde uygulanan bu sistem, Rus petrol ihracatının tamamen kesilmesini engelleyen bir ara mekanizma olarak işlev görüyordu. Brookings verilerine göre, bu düzenleme sayesinde Rusya'nın Baltık çıkışlı petrol ihracatının yüzde 30'dan fazlası hâlen Avrupa bağlantılı ve "meşru" tankerler aracılığıyla taşınırken, geri kalan hacim AB dışı ve büyük ölçüde denetimsiz "gölge filo" tarafından gerçekleştiriliyor.

Avrupa Komisyonu Sözcüsü Paula Pinho, konuya ilişkin açıklamasında, "Fiyat tavanı uygulaması varken Avrupa katılımıyla petrol ihracatı devam edebiliyordu. Tam bir yasakla birlikte Rusya'dan yapılan petrol sevkiyatları çok daha zor hale gelecektir. Bu önerinin temel mantığı budur." ifadelelerini kullandı.

Üçüncü ülke altyapılarına da yaptırım sinyali

Yeni yaptırım paketinde dikkat çeken bir diğer unsur ise, Rus ham petrolünü işleyen Gürcistan ve Endonezya'daki iki petrol terminaline yönelik özel yaptırım planları oldu. Bu hamle, AB'nin yalnızca Avrupa içindeki aktörleri değil, Rus petrol ticaretine lojistik veya altyapı düzeyinde katkı sunan üçüncü ülke paydaşlarını da hedef alacağı yönünde güçlü bir mesaj olarak yorumlanıyor.

Müzakere sürecinde ekonomik baskı aracı Söz konusu yaptırım hamlesi, ABD ile Rusya arasında Ukrayna'nın geleceğine ilişkin yürütülen ve Avrupa Birliği'nin sınırlı bir rol üstlendiği müzakerelerle eş zamanlı olarak gündeme geldi. AB'nin dış politika ve güvenlik alanındaki üst düzey temsilcilerinden Kaja Kallas, Moskova'nın Avrupa'ya

müzakere sürecinde ciddiye almasını sağlamak için ekonomik baskının artırılması gerektiğini savunuyor.



Denizcilik sektöründe kapsamlı yasak beklentisi güçleniyor

Jeopolitik gelişmeler ışığında, sektör uzmanları AB'nin Rus ham petrolüne yönelik denizcilik hizmetlerinde kapsamlı bir yasağa gitme ihtimalinin giderek güçlendiği görüşünde. Küresel hukuk firması Reed Smith'in yaptırımlar ortağı Alexander Brandt, AB'nin ve büyük olasılıkla Birleşik Krallık'ın, Rus ham petrolünün üçüncü ülkelere taşınmasında denizcilik hizmetlerini kapsayan geniş ölçekli bir yasak uygulamaya hazırlandığını belirtiyor.

Brandt'a göre, petrol fiyat tavanının kademeli olarak düşürülmesi yerine, denizcilik hizmetleri üzerinden doğrudan ve kapsamlı kısıtlamalar getirilmesi, Rusya'nın petrol gelirlerini sınırlamak açısından daha etkili bir araç olarak görülüyor. Bu yaklaşım, Birleşik Krallık ve ABD'nin geçtiğimiz yıl Rusya'nın en büyük dört petrol üreticisini hedef alan yaptırımlarının da devamı niteliğinde.

Wärtsilä'den 2025'te Rekor Performans: Tüm Zamanların En Yüksek Faaliyet Kârı ve Nakit Akışı

Wärtsilä, 2025 yılında hem faaliyet sonucu hem de nakit akışında şirket tarihinin en yüksek seviyelerine ulaştığını açıkladı. Denizcilik ve Enerji segmentlerindeki güçlü performans, şirketin rekor sipariş alımı ve kârlılık rakamlarına ulaşmasını sağladı.

SUMMARY

Wärtsilä announced that it reached the highest operating result and cash flow in its history in 2025. The strong performance in the Marine and Energy segments enabled the company to achieve record order intake and profitability figures.

Ekim-Aralık 2025 döneminde Denizcilik ve Enerji segmentlerinde sipariş alımı yüzde 6 artarak 1,746 milyar Euro'ya yükseldi. Organik büyüme ise yüzde 11 olarak gerçekleşti. Aynı dönemde toplam net satışlar yüzde 8 artışla 2,002 milyar Euro'ya çıktı. Karşılaştırılabilir faaliyet kârı yüzde 23 artarak 256 milyon Euro'ya ulaşırken, faaliyetlerden elde edilen nakit akışı 652 milyon Euro'ya

yükseldi. Hisse başına kazanç ise 0,27 Euro'dan 0,32 Euro'ya çıktı.

Yıl Genelinde Rekor Sonuçlar

Ocak-Aralık 2025 döneminde Denizcilik ve Enerji segmentlerinde sipariş alımı yüzde 17 artarak 6,866 milyar Euro'ya ulaştı. Toplam net satışlar ise yüzde 7 artışla 6,914 milyar Euro olarak gerçekleşti. Karşılaştırılabilir faaliyet kârı yüzde 20 artarak 829 milyon Euro'ya yükseldi ve net satışların yüzde 12'sini oluşturdu. Faaliyetlerden elde edilen nakit akışı 1,598 milyar Euro ile tüm zamanların en yüksek seviyesine ulaştı. Hisse başına kazanç 1,06 Euro oldu. Şirket yönetimi, hisse başına 0,54 Euro temel temettü ve 0,52 Euro olağanüstü temettü olmak üzere toplam 1,06 Euro temettü dağıtılmasını önerdi.

Pazar Görünümü: Enerji ve Depolamada Daha Güçlü Talep Beklentisi

Wärtsilä, önümüzdeki 12 ay için:

- Denizcilik segmentinde talebin mevcut seviyelere benzer kalmasını,
- Enerji segmentinde talebin artmasını,
- Enerji Depolama segmentinde ise daha güçlü bir talep ortamı oluşmasını bekliyor.

Bununla birlikte şirket, yüksek jeopolitik belirsizlikler, küresel ticaretteki değişimler ve tarifelere ilişkin netlik eksikliğinin yatırım kararlarını yavaşlatabileceği uyarısında bulundu.

CEO Agnevall: "Güçlü Bir Yılı Geride Bıraktık"

Wärtsilä Başkanı ve CEO'su Håkan Agnevall, 2025'in şirket için güçlü bir yıl olduğunu belirterek şunları söyledi: "Artan belirsizliklere rağmen küresel ekonomi direnç gösterdi. Denizcilik ve enerji pazarlarında istikrarlı ilerlememizi sürdürdük ve yıl genelinde rekor sipariş alımı, net satış, faaliyet kârı ve nakit akışı elde ettik."

Enerji tarafında elektrifikasyon, veri merkezlerinin büyümesi ve yenilenebilir yatırımların artışı talebi desteklerken, Wärtsilä özellikle veri merkezi projelerinde önemli ilerleme kaydetti. Şirket, ABD'de toplam 789 MW kapasiteli ilk iki veri merkezi projesini üstlendi.

Denizcilik tarafında ise jeopolitik gerilimler ve değişen ticaret modelleri siparişleri etkiledi. Ancak şirket, yakıt verimliliği, alternatif yakıt çözümleri, hibrit sistemler ve karbon yakalama teknolojileriyle müşterilerinin karbonsuzlaşma süreçlerini desteklemeye devam ediyor.

Enerji Depolama Segmentinde Zorluklar

Enerji Depolama segmentinde sipariş alımı 2024 seviyelerinin altında kalırken, özellikle ABD'deki yüksek gümrük vergileri ve düzenleyici değişiklikler baskı yarattı. Şirket, bu alanda rekabet gücünü artıracak önlemleri değerlendirdiğini açıkladı.



Gemak'tan Üretim Kapasitesini Güçlendiren Yatırım: 2.500 Tonluk Yeni Bükme Silindiri Pressi Devrede

Türk gemi inşa ve ağır sanayi sektörünün önemli oyuncularından Gemak, üretim altyapısını güçlendirecek yeni bir yatırımı daha hayata geçirdi. Gemak, 2.500 tonluk yeni Bükme Silindiri Pressi'nin kurulumunu tamamlayarak devreye aldı.

SUMMARY

Gemak, one of the key players in Türkiye's shipbuilding and heavy industry sectors, has implemented another major investment to strengthen its production infrastructure. The company has completed the installation and commissioning of a new 2,500-ton Plate Rolling Press.

Kalın levha bükme ihtiyacı duyan sektörlerde artan talebe yanıt vermek üzere tasarlanan yeni makine, yüksek tonajlı uygulamalarda daha geniş kapasite ve üstün performans sunacak. Özellikle gemi inşa, açık deniz rüzgar enerjisi ve basınçlı kap imalatı gibi ağır sanayi alanlarında faali-

yet gösteren müşterilere daha hassas ve verimli çözümler sağlanması hedefleniyor. Teknik özellikleriyle dikkat çeken yeni press, üst silindire uygulanan 2.500 tonluk bükme kuvvetiyle öne çıkıyor. Üç silindiri yapıya sahip makine, maksimum 4.050 mm levha genişliğinde çalışabili-

yor. Minimum 1.100 mm, maksimum ise 16.000 mm silindir çapı aralığında bükme yapabilen sistem, geniş ölçekte ve farklı projelere uyum sağlayabilecek esneklik sunuyor.

Gemak yetkilileri, bu yatırımın şirketin rulman kapasitesini artırmanın yanı sıra, kalın levha bükme operasyonlarında hassasiyet ve verimliliği üst seviyeye taşıyacağını vurguluyor. Yeni makine ile birlikte Gemak, yüksek kalite ve güvenilir üretim anlayışını daha da pekiştirerek ileri üretim teknolojilerindeki lider konumunu güçlendirmeyi hedefliyor. Şirket, müşterilerinin gelişen ihtiyaçlarına hızlı ve etkin şekilde yanıt verebilmek amacıyla üretim kapasitesini artırmaya yönelik yatırımlarına devam edeceğini belirtiyor.



KATRADIS SA, 2026'ya Güvenli Bağlama Eğitimleriyle Başladı

Denizcilik sektöründe güvenlik, eğitim ve operasyonel mükemmelliğe verdiği önemle bilinen KATRADIS SA, 2026 yılının ilk resmi eğitim programını gerçekleştirerek yeni yıla güçlü bir başlangıç yaptı.

SUMMARY

KATRADIS SA, known for its strong commitment to safety, training, and operational excellence in the maritime industry, has made a strong start to 2026 by conducting its first official training program of the year.



30 Ocak 2026 Cuma günü şirketin tesislerinde düzenlenen eğitim oturumunda, demirleme halatlarının doğru kullanımı ve güvenli bağlama uygulamalarının kritik önemi ele alındı. Program, doğru halat seçimi, kullanım yöntemleri ve uygulamaların hem mürettebat güvenliği hem de gemi emniyeti üzerindeki doğrudan etkisini vurgulamak amacıyla tasarlandı.

Eğitim kapsamında katılımcılara; güvenli bağlamaya ilişkin uluslararası yönergeler ve düzenlemeler, bağlama halatlarının kul-

lanımı ve yönetiminde en iyi uygulamalar, kazaları ve ekipman arızalarını azaltmaya yönelik risk önleme teknikleri ile yanlış demirlemenin sonuçlarını ortaya koyan gerçek vaka örnekleri aktarıldı. Teorik bilgilerin pratik uygulamalarla desteklendiği oturumda, katılımcılar arasında karşılıklı tartışma ve deneyim paylaşımı da teşvik edildi. Bu uygulamalı yaklaşım sayesinde, eğitim içeriğinin gerçek operasyonel koşullarla doğrudan ilişkilendirilmesi hedeflendi. KATRADIS SA, sürekli eğitim ve bilgi paylaşımını şirket kültürünün temel unsurları

arasında konumlandırıyor. Firma, yapılandırılmış eğitim programları aracılığıyla gemilerde daha güvenli çalışma ortamlarının oluşturulmasına, operasyonel verimliliğin artırılmasına ve modern halat ile bağlama sistemlerine yönelik farkındalığın güçlendirilmesine katkı sağlamayı amaçlıyor.

Söz konusu eğitimler, KATRADIS SA'nın denizcilik sektörünü yalnızca yüksek kaliteli ürünlerle değil, aynı zamanda uzun yıllara dayanan tecrübe ve teknik uzmanlıkla destekleme misyonunun önemli bir parçası olarak öne çıkıyor.



İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda Gemi Trafiği Rekor Kırdı



2025 yılı, küresel ticaretin yeniden şekillendiği bir yıl oldu ve Türk boğazları bu süreçte stratejik önemini bir kez daha gösterdi. ABD'nin yeni gümrük tarifeleri uygulaması sonrası deniz yolları kritik bir rol üstlenirken, Türkiye'nin jeopolitik konumu İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı uluslararası ticaretin vazgeçilmez güzergâhlarından biri haline getirdi.

SUMMARY

The year 2025 saw a reshaping of global trade, and the Turkish Straits once again demonstrated their strategic importance. Following the implementation of new U.S. customs tariffs, maritime routes assumed a critical role, while Turkey's geopolitical position made the Bosphorus and Dardanelles indispensable corridors for international trade.

Resmî istatistiklere göre, geçen yıl İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan toplam 84.640 gemi geçti. İstanbul Boğazı'nda bu rakam 40.172, Çanakkale Boğazı'nda ise 44.468 olarak kaydedildi. Böylece iki boğaz, yıl boyunca yoğun ve kesintisiz bir deniz trafiğine sahne oldu. Geçiş yapan gemilerin türlerine bakıldığında, trafiğin

büyük kısmını yük gemileri oluşturdu. Yıl boyunca 28.594 genel kargo gemisi, 15.559 dökme yük gemisi ve 10.659 konteyner gemisi boğazlardan geçiş yaptı. Bu veriler, Türk boğazlarının sadece bir geçiş noktası olmadığını, küresel lojistiğin merkezi konumunda olduğunu da gösteriyor.

Gros Tonaj ve Kılavuzluk Hizmetleri Öne Çıktı

Boğazlardan geçen gemilerin toplam gros tonajı 1,585 milyar ton olarak hesaplandı. Yoğun trafik nedeniyle güvenli geçiş önlemleri büyük önem kazandı; 48.579 gemi boğaz geçişlerinde kılavuz kaptan hizmeti aldı. Bu rakamlar, deniz güvenliği ve trafik yönetiminin boğazlarda ne kadar kritik olduğunu ortaya koyuyor.

Deniz Yolu Taşımacılığında Artış

Deniz taşımacılığı rakamları da bu hareketliliği yansıttı. Yurt dışı bağlantılı deniz yolu taşımaları bir önceki yıla göre yüzde 3,8 artarak 414.416.305 tona ulaştı. Türkiye limanlarından yabancı limanlara gönderilen yük miktarı yüzde 0,4 artışla 142.784.002 ton, yurt dışından Türkiye limanlarına gelen yük miktarı ise yüzde 5,6 artarak 271.632.303 ton oldu. Bu artış, Türkiye'nin deniz ticaretinde merkez ülke konumunu güçlendirdi.

2025 Yılı Deniz Ticareti İstatistikleri Yayımlandı

Denizcilik Genel Müdürlüğü verilerine göre, 2025 yılında Türkiye limanlarında elleçlenen yük miktarı %4 artışla 553,3 milyon tona, konteyner elleçleme ise %3,5 artışla 13,9 milyon TEU'ya ulaşarak tarihi zirvesini gördü.

SUMMARY

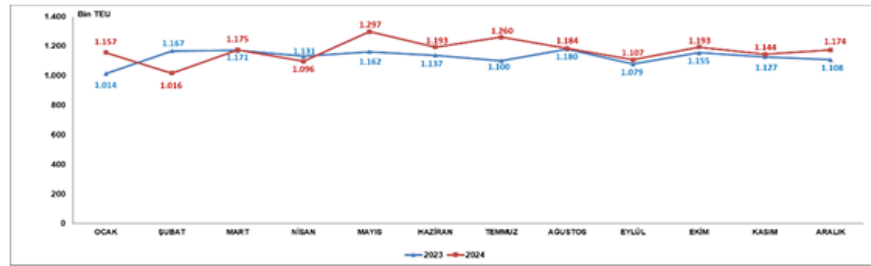
According to data from the Directorate General of Maritime Affairs, the volume of cargo handled at Turkish ports in 2025 increased by 4% to 553.3 million tons, while container handling rose by 3.5% to 13.9 million TEU, reaching an all-time high.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan 2025 yılı Deniz Ticareti İstatistikleri'ne göre, 2025 yılında limanlarda elleçlenen toplam yük miktarı bir önceki yıla göre %4,0 artarak 553 milyon 268 bin 303 ton seviyesine ulaştı. Küresel ölçekte deniz ticaretindeki büyüme eğilimi de Türkiye verileriyle paralel seyretti. Clarksons Research'ün 2026 Ocak Seaborne Trade Monitor raporuna göre, dünya genelinde deniz yolu ile taşınan yük miktarının 2025 yılında %1,1 artışla 12 milyar 875 milyon ton olarak gerçekleştiği tahmin ediliyor. Aynı dönemde Türkiye limanlarında elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yıla göre %3,5 artış göstererek 13 milyon 996 bin 579 TEU seviyesine çıktı. Küresel ölçekte ise konteyner taşımalarının 2025 yılında ton bazında %3,8, TEU bazında ise %4,0 büyüdüğü öngörülüyor. Türkiye limanlarında elleçlenen konteynerlerin %76'sını 40' konteynerler oluştururken, 20' konteynerlerin payı %23,4, 45' konteynerlerin payı ise %0,6 olarak kaydedildi.

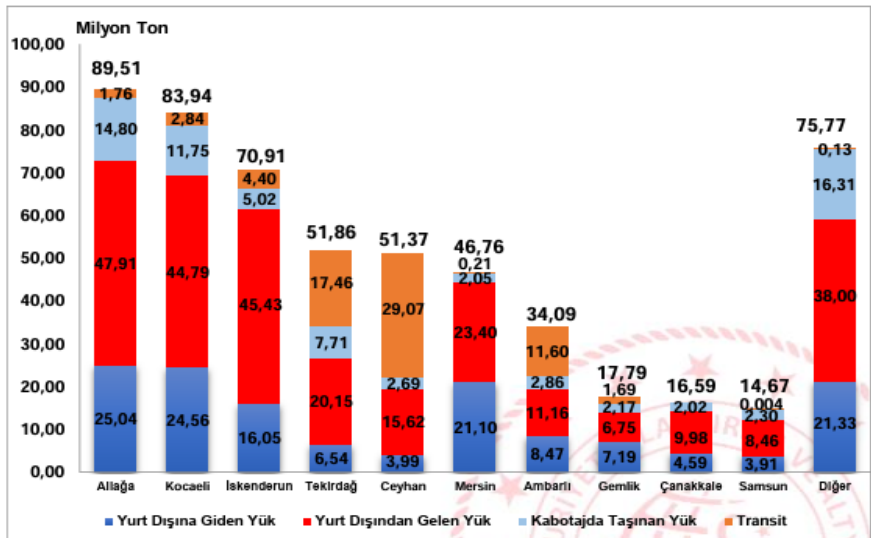
Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Yük Elleçleme, 2025



Grafik 2. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Konteyner Elleçleme, 2025



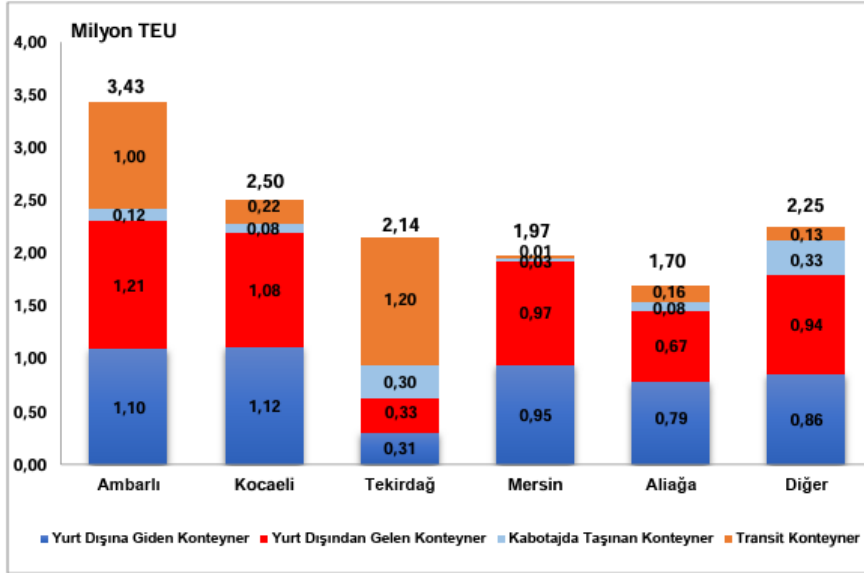
Grafik 3. En Fazla Yük Elleçlemesi Yapılan İlk 10 Bölge Liman Başkanlığı, 2025



En Fazla Yük Elleçleme Aliğa Bölge Liman Başkanlığı İdari Sınırlarında Gerçekleşti

2025 yılında Aliğa Bölge Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet gösteren liman

tesislerinde toplam 89 milyon 507 bin 150 ton yük elleçlemesi gerçekleşti. Aliğa Bölge Liman Başkanlığı idari sınırlarında elleçlenen yüklerin, 72 milyon 953 bin 676 tonunu (%81,5'ini) yurt dışına giden/yurt

Grafik 4. En Fazla Konteyner Elleçlemesi Yapılan İlk 5 Bölge Liman Başkanlığı, 2025

dışından gelen yükler, 14 milyon 796 bin 66 tonunu (%16,5'ini) kabotajda taşınan yükler ve 1 milyon 757 bin 408 tonunu ise (%2,0'ını) transit yükler oluşturdu.

En Fazla Konteyner Elleçleme Ambarlı Bölge Liman Başkanlığı İdari Sınırlarında Gerçekleşti

2025 yılında Ambarlı Bölge Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde toplam 3 milyon 428 bin 48 TEU konteyner elleçlemesi gerçekleşti. Ambarlı Bölge Liman Başkanlığı idari sınırlarındaki liman tesislerinde elleçlenen konteynerlerin 2 milyon 308 bin 164 TEU'sunu (%67,3'ünü) yurt dışına giden/yurt dışından gelen konteynerler, 1 milyon 2 bin 71 TEU' sunu (%29,2'sini) transit yükler ve 117 bin 814 TEU' sunu da (%3,4'ünü) kabotajda taşınan yükler oluşturdu.

Yurt Dışı Yük Taşımaları %3,8 Arttı

2025 yılında deniz yolu ile yapılan yurt dışı yük taşımaları bir önceki yıla göre %3,8 artarak 414 milyon 416 bin 305 ton oldu. 2025 yılında limanlarımızdan yurt dışı limanlarına giden yük miktarı bir önceki yıla göre %0,4 artarak 142 milyon 784 bin 2 ton, yurt dışı limanlarından limanlarımıza gelen yük miktarı ise bir önceki

yıla göre %5,6 artarak 271 milyon 632 bin 303 ton olarak gerçekleşti. Limanlarımızda elleçlenen 553 milyon 268 bin 303 ton yükün, 414 milyon 416 bin 305 ton ile %74,9'unu yurt dışına giden/yurt dışından gelen yükler, 69 milyon 678 bin 982 ton ile %12,6'sını kabotajda taşınan yükler ve 69 milyon 157 bin 356 ton ile %12,5'ini transit yükler oluşturdu.

Yurt Dışı Konteyner Taşımaları %4,7 Arttı

2025 yılında deniz yolu ile yapılan yurt dışı konteyner taşımaları bir önceki yıla göre %4,7 artarak 10 milyon 329 bin 520 TEU oldu. 2025 yılında limanlarımızdan yurt dışı limanlarına giden konteyner miktarı bir önceki yıla göre %3,0 artarak 5 milyon 136 bin 656 TEU, yurt dışı limanlarından limanlarımıza gelen konteyner miktarı ise bir önceki yıla göre %6,5 artarak 5 milyon 192 bin 864 TEU olarak gerçekleşti.

2025 yılında idarece yetkilendirilen tartı aleti operatörleri tarafından Doğrulanmış Brüt Ağırlık (DBA) Belgesi düzenlenerek gemilere yüklenen dolu konteyner sayısı bir önceki yıla göre %3,9 azalarak 2 milyon 433 bin 650 adet olarak gerçekleşti.

Limanlarımızda Elleçlenen Katı Dökme Yük Miktarı %5,7 Arttı

Limanlarımızda elleçlenen yüklerin kargo tiplerine bakıldığında, 2025 yılında en fazla elleçleme 169 milyon 714 bin 709 ton ile sıvı dökme yüklerde gerçekleşti. Sıvı dökme yüklerde gerçekleşen elleçleme miktarı bir önceki yıla göre %4,6 arttı. Sıvı dökme yükleri 160 milyon 938 bin 575 ton ile bir önceki yıla göre %5,7 artan katı dökme yükler, 144 milyon 339 bin 527 ton ile bir önceki yıla göre %0,7 artan konteynerde taşınan yükler, 65 milyon 847 bin 587 ton ile bir önceki yıla göre %6,0 artan genel kargo yükleri ve 12 milyon 425 bin 500 ton ile bir önceki yıla göre %4,7 artan araç içi taşınan yükler (Ro-Ro yükleri) takip etti.

2025 yılında kargo tiplerine göre elleçleme miktarlarında geçen yıla göre en fazla artış 5 milyon 824 bin 155 ton ile kabotajda taşınan sıvı dökme yüklerde gerçekleşti. Kabotajda taşınan sıvı dökme yük miktarı geçen yıla göre %20,1 artarak 34 milyon 801 bin 969 ton oldu. En fazla azalış ise 2 milyon 679 bin 448 ton ile limanlarımızdan yurt dışı limanlarına taşınan sıvı dökme yüklerde gerçekleşti. Limanlarımızdan yurt dışı limanlarına taşınan sıvı dökme yük miktarı geçen yıla göre %11 azalış ile 21 milyon 787 bin 818 ton oldu.

Yurt Dışı Bağlantılı Düzenli Ro-Ro Hatlarında 724 Bin 726 Araç Taşındı

2025 yılında yurt dışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatlarında Ro-Ro gemileriyle taşınan araç sayısı geçen yıla göre %2,6 artarak 724 bin 726 oldu. Bu hatlarda taşınan araçların %70,4'ünü (510 bin 119 adet) treyler, %26,1'ini (189 bin 107 adet) tır, %1,4'ünü

2025 yılında yurt dışı düzenli RoRo hatlarında taşınan araçların yaklaşık %72,1'i Avrupa bağlantılı Ro-Ro hatlarında, %14,3'ü Akdeniz bağlantılı RoRo hatlarında, %12,6'sı Karadeniz bağlantılı Ro-Ro hatlarında ve %1,0'ı da diğer hatlarda taşınmıştır.

(10 bin 297 adet) römork ve yarı römorkler, %2,1'ini de diğer araçlar oluşturdu.

2 Milyon 967 Bin 284 Araç Taşındı

2025 yılında ro-ro gemileriyle deniz yolu bağlantılı yurt dışı hatlarda geçen yıla göre %9,0 artışla 2 milyon 967 bin 284 araç taşındı. Otomobil, 2 milyon 225 bin 425 adet ile limanlarımızda en fazla elleçlenen araç cinsi oldu. Taşınan otomobillerin %91,9'unu (2 milyon 45 bin 796 adet) satış amaçlı otomobiller, %8,1'ini (179 bin 629 adet) ise taşıma amaçlı otomobiller oluşturmaktadır. Treyler araç cinsi de 510 bin 119 adet ile otomobillerden sonra en fazla taşınan araç cinsi oldu.



Öne Çıkan Rakamlar

- Toplam yük elleçleme: 553,3 milyon ton (%4 artış)
- Toplam konteyner: 13,9 milyon TEU (%3,5 artış - rekor)
- En fazla yük elleçlenen bölge: Aliğa - 89,5 milyon ton
- En fazla konteyner elleçlenen bölge: Ambarlı - 3,4 milyon TEU
- Yurt dışı yük taşımaları: 414,4 milyon ton
- Yurt dışı konteyner taşımaları: 10,3 milyon TEU
- Ro-Ro ile taşınan araç: 2,97 milyon adet
- En fazla taşınan araç cinsi: Otomobil - 2,22 milyon adet



2.1 Milyon Yolcu ile Kruvaziyer Turizmi 2025'te Rekor Kırdı

Türkiye kruvaziyer turizmi, 2025 yılında 2 milyon barajını aşarak son 12 yılın en güçlü performansını ortaya koyarken, sektörün bu yükselişi ekonomi cephesinde de yankı buldu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın açıkladığı verileri değerlendiren Camelot Maritime Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Emrah Yılmaz Çavuşoğlu, kruvaziyerin Türkiye için yalnızca sezonluk bir turizm faaliyeti değil; döviz girdisi, liman ekonomileri ve yerel kalkınma açısından stratejik bir büyüme alanı haline geldiğine dikkat çekti.

SUMMARY

As Türkiye's cruise tourism surpassed the 2-million-passenger threshold in 2025, delivering its strongest performance of the past 12 years, the sector's upward momentum has also resonated on the economic front. Commenting on the figures released by the Ministry of Transport and Infrastructure, Captain Emrah Yılmaz Çavuşoğlu, Chairman of the Board of Camelot Maritime, emphasized that cruise tourism should no longer be viewed merely as a seasonal tourism activity, but as a strategic growth area that generates foreign currency revenues and makes a direct contribution to port economies and local development.

Türkiye kruvaziyer turizmi, 2025 yılında yakaladığı güçlü ivmeyle son yılların en yüksek yolcu sayısına ulaştı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından açıklanan verilere göre, yıl boyunca Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer yolcu sayısı 2 milyon barajını aşarak sektörde yeniden yükselişin sin-

yalini verdi. 2025 verilerinin yalnızca turizm değil, makro ekonomik göstergeler açısından da önemli bir tablo ortaya koyduğunu belirten Camelot Maritime Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Emrah Yılmaz Çavuşoğlu, kruvaziyer turizminin artık salt yolcu sayısıyla değil, yarattığı döviz girdisi, liman ekonomisine katkısı ve yerel kalkınma etkisiyle değerlendirilmesi gerektiğine dikkat çekti.

Kruvaziyer Turizmi Ekonomik Büyümenin Güçlü Başlıklarından Biri Haline Geldi

Türkiye kruvaziyer turizmi, 2025 yılında 2 milyonun üzerindeki yolcu sayısı ile son yılların en güçlü performansını ortaya koyarken, sektör 2026'ya daha nitelikli bir büyüme hedefiyle hazırlanıyor. 2025'te ulaşılan 2 milyonun üzerindeki yolcu sayısı, Türkiye'nin kruvaziyer liginde yeniden güçlü bir oyuncu olduğunu net biçimde gösterdiğini değerlendiren Emrah Yılmaz Çavuşoğlu, asıl kritik eşik, 2026 itibarıyla

bu yolcu profilinin harcama gücü yüksek, destinasyon odaklı ve sürdürülebilir bir yapıya evrilmesi gerektiğini vurguladı.

Kuşadası ve İstanbul Limanları Stratejik Merkez Haline Geldi

Bakanlık verilerine göre 2025'te Kuşadası Limanı, 617 gemi ve yaklaşık 1 milyon yolcu ile Türkiye'nin kruvaziyer lideri olurken; İstanbul limanları, 625 bini aşkın yolcu ile ikinci sırada yer aldı. Bodrum Limanı ise artan sefer sayılarıyla Ege hattındaki önemini pekiştirdi. Bu tabloyu şöyle değerlendiren Çavuşoğlu, "Kuşadası ve İstanbul yalnızca birer uğrak noktası değil, artık kruvaziyer rotalarının merkez destinasyonları haline geliyor. Bu durum; perakende, yeme-içme, rehberlik, ulaşım ve kültür turizmi başta olmak üzere çok sayıda alt sektörde doğrudan ekonomik çarpan etkisi yaratıyor." dedi.

2026 Nicelikten Niteliğe Geçiş Yılı

Sektörün 2026 hedeflerinde yüksek harcama profiline sahip yolcu, homeport operasyonlarının artırılması, liman altyapılarının modernizasyonu ve sürdürülebilir denizcilik uygulamaları öne çıkıyor. Kruvaziyer turizmi Türkiye için yalnızca sezonluk bir turizm faaliyeti olmadığının altını çizen Çavuşoğlu, "Dört mevsime yayılan, yüksek katma değer üreten ve şehir ekonomilerini doğrudan besleyen stratejik bir alan." ifadelere kullandı.

Ekonomi, Turizm ve Lojistik Bütünleşmesi Öne Çıkıyor

Artan sefer sayılarıyla birlikte kruvaziyer turizmi; liman işletmeciliği, lojistik, gemi tedarik zinciri ve hizmet ihracatı açısından da yeni fırsatlar yaratıyor. Emrah Yılmaz Çavuşoğlu, 2026 yılında kruvaziyerin turizm gelirleri içindeki payının niteliksel olarak daha görünür hale gelmesini bekliyor.



■ Camelot Maritime Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Emrah Yılmaz Çavuşoğlu

Açık Deniz Sondajında Büyük Adım: Transocean, Valaris'i Satın Alıyor

İsviçre merkezli Transocean Ltd. ve Bermuda merkezli Valaris Limited, Transocean'ın Valaris'i yaklaşık 5,8 milyar dolar değerinde tamamen hisse bazlı bir işlemle satın alacağını duyurdu. İşlem tamamlandığında, birleşik şirketin hisselerinin %53'ü Transocean, %47'si ise Valaris hissedarlarına ait olacak. Pro forma şirketin toplam işletme değeri 17 milyar dolar olarak hesaplanıyor.

SUMMARY

Swiss-based Transocean Ltd. and Bermuda-based Valaris Limited have announced that Transocean will acquire Valaris in an all-stock transaction valued at approximately \$5.8 billion. Upon completion of the deal, Transocean shareholders will own 53% of the combined company, while Valaris shareholders will hold 47%. The pro forma enterprise value of the combined company is estimated at \$17 billion.



Bu birleşme ile sektörün en büyük ve en yüksek standartlara sahip açık deniz sondaj filosu ortaya çıkacak. Toplam 73 platformdan oluşan filoda 33 ultra derin su sondaj gemisi, 9 yarı batık platform ve 31 modern jack-up yer alıyor. Şirket, bu güçlü filo sayesinde dünya genelindeki en cazip offshore havzalarda müşteri erişimini genişletecek ve yeni büyüme fırsatlarını değerlendirecek.

Transocean CEO'su Keelan Adamson, "Bu birleşme, en iyi filo, deneyimli ekip ve lider teknolojilerle açık deniz sondaj sektöründe çok cazip bir yatırım fırsatı yaratıyor. Ayrıca 200 milyon doları aşan maliyet sinerjileri sayesinde nakit akışımızı güçlendirip borçlarımızı hızla azaltabileceğiz" dedi.

Valaris CEO'su Anton Dibowitz ise, "Transocean ile birleşerek, herhangi bir derin-

likte ve herhangi bir offshore ortamında operasyon yapabilecek bir şirket ortaya çıkarıyoruz. Hem hissedarlarımıza hem müşterilerimize hem de çalışanlarımıza büyük fayda sağlayacak" ifadelerini kullandı.

Birleşik şirketin backlog'u yaklaşık 10 milyar doları buluyor ve Transocean'ın maliyet azaltım programına ek olarak işleme ilgili sinerjiler, şirketin finansal esnekliğini önemli ölçüde artıracak. Yönetim kadrosu Transocean CEO'su Keelan Adamson liderliğinde olacak; Jeremy Thigpen ise Yönetim Kurulu İcra Başkanı olarak görev yapacak.

İşlemin 2026'nın ikinci yarısında tamamlanması bekleniyor. Hissedar onayları ve düzenleyici izinler sonrası birleşme yürürlüğe girecek.



TPAO ve bp, Petrol ve Doğal Gaz Alanında Stratejik Bir İş Birliğine İmza Attı

Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) ile enerji devi bp, petrol ve doğal gaz alanında stratejik iş birliğini öngören bir Mutabakat Zaptı (MoU) imzaladı.

SUMMARY

Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) and energy major bp have signed a Memorandum of Understanding (MoU) outlining strategic cooperation in the field of oil and natural gas.

İmzalanan anlaşma; petrol ve doğal gaz sahalarının geliştirilmesi, arama potansiyeli bulunan yeni alanların değerlendirilmesi ile petrol ihracat kapasitesinin artırılması ve doğal gaz taşıma altyapısının güçlendirilmesi konularında uluslararası ve bölgesel ölçekte iş birliği yapılmasına yönelik bir çerçeve sunuyor.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığında yapılan açıklamaya göre, anlaşmaya ilişkin imzalar, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Alparslan Bayraktar'ın refakatinde, TPAO Genel Müdürü Cem Erdem ile bp Uluslararası Petrol ve Doğal Gaz İş Geliştirme Başkanı Andrew McAuslan tarafından, İstanbul'da düzenlenen törende atıldı.

Söz konusu Mutabakat Zaptı, TPAO ile bp arasında uzun yıllara dayanan iş birliğini daha ileri bir seviyeye taşıırken, iki şirket için yeni yatırım ve proje fırsatlarının da önünü açması bekleniyor. İmzalanan mutabakat zaptıyla TPAO ile bp arasındaki önceki işbirliklerini farklı sahalara ve ülkelere götürmek istediklerini kaydeden Bayraktar, şu ifadeleri kullandı:

"Burada en temel, öncelikli projemiz Irak'ta işbirliği. Özellikle, başta Kerkük sahaları olmak üzere Irak'ta işbirliğine bakıyoruz. Yine ortak konularımızdan biri Libya. Libya'da işbirliğini düşünüyoruz. Orta Asya'da Kazakistan ve Azerbaycan'da farklı projeler

noktasında da bu işbirliklerini değerlendireceğiz. İnaniyorum ki bu yıl içerisinde bunlarla ilgili somut gelişmeleri kamuoyumuzla paylaşıyoruz."

Bayraktar, yeni anlaşmaların devam edeceğini belirterek, "Diğeri daha farklı bir anlaşma, daha somut ve net, yeri ve ülkesi belli bir ortaklık yapacağız. Onu da önümüzdeki hafta imzalamayı planlıyoruz." dedi.

TPAO'nun Libya'da düzenlenen ihalede biri denizde biri de karada olmak üzere iki blokta ruhsat alma hakkı kazandığını da anımsatan Bayraktar, şunları kaydetti. "Libya yaklaşık 17 yıl aradan sonra ilk kez böyle bir uluslararası ihaleye çıktı. İki blokta teklif vermiştik, o iki blokta da bu ruhsatı almaya hak kazandık. Bu sefer İspanyol ortağımız Repsol ile birlikte doğal gaz ve petrol arayacağız. Türkiye Petrolleri, bu sahalarda hem karada hem denizde yüzde 40 ortak olacak. Denizdeki sahada ortaklarımızdan biri de Macar MOL şirketi. Onlarla da önemli bir stratejik işbirliğimiz var. Dışarıda büyüme stratejimizin gereği olarak adımları ilerletiyoruz. Bu hedefi, önümüzdeki süreçte daha güçlü şekilde geliştireceğimiz projelerle yakalayacağız."

Uluslararası Anlaşmalar

TPAO, geçen ay ExxonMobil'in alt şirketi ESSO Exploration International Limited ile petrol ve doğal gaz sektöründe Karadeniz ve Akdeniz'de yeni arama alanlarını ve karşılıklı olarak belirlenecek diğer uluslararası potansiyel sahaları kapsayan mutabakat zaptı imzalamıştı.

Şirket, geçen hafta da Chevron ile Türkiye'de ve uluslararası ölçekte potansiyel petrol ve doğal gaz alanlarında ortak arama ve üretim faaliyetlerinin geliştirilmesi öngören mutabakat zaptına imza atmıştı.





Vega'dan Zorlu Deniz Koşullarında Kesintisiz Ölçüm Çözümleri



Denizcilik sektöründe seviye ve basınç ölçümü; güvenlikten operasyonel sürekliliğe, maliyet optimizasyonundan regülasyon uyumuna kadar birçok kritik sürecin temelini oluşturuyor. Zorlu çevre koşullarına uygun, uzun ömürlü ve güvenilir ölçüm teknolojileri geliştiren VEGA, bu alanda global bir referans noktası olarak öne çıkıyor. Kimyadan denizcilığe, gıdadan enerjiye uzanan geniş uygulama alanlarıyla seviye ve basınç ölçümünde fark yaratan VEGA'nın Türkiye yapılanmasını, teknoloji yaklaşımını, sürdürülebilirlik vizyonunu ve denizcilik sektörüne sunduğu çözümleri VEGA Türkiye Marin Endüstrisi Müdürü Özgür Durdu ile konuştuk.



Endüstriyel ölçüm teknolojilerinin de köklü bir geçmişe sahip olan VEGA, bugün global ölçekte güçlü bir marka olarak konumlanıyor. Röportajımıza VEGA Türkiye'yi konuşarak başlamak isteriz. VEGA Türkiye'nin vizyonundan, misyonundan ve sektöre sunduğu çözümlerden bahsedermisiniz?

VEGA Türkiye olarak, global ölçekte benimsediğimiz misyon, vizyon ve değerleri daha da güçlendirmek ve hayata geçirmek için kararlılıkla çalışıyoruz. Müşterilerimizin yaşamını daha kolay ve daha güvenli hale getirmek, net ve açık vizyonumuzun temelini oluşturuyor. Bu doğrultuda, çağın gerekliliklerine uyum sağlayarak yenilikçi çözümlerimiz ve güçlü değerlerimizle kendimizi sürekli geliştiriyor, geleceğe sağlam adımlarla hazırlanıyoruz.

VEGA; denizcilik sektörünün yanı sıra kimya, maden, gıda, su, petrol ve gaz, çimento gibi pek çok endüstride güvenilir ve kullanıcı dostu seviye ve basınç ölçüm teknolojileri üretmektedir. VEGA Türkiye olarak bizler de bu ileri teknoloji ürünlerin Türkiye'deki satış ve satış sonrası servis süreçlerini başarıyla yürütüyoruz.

Global bir teknoloji markası olmanın getirdiği sorumlulukla, farklı pazarlarda tutarlı bir kurumsal duruş sergilemek önem kazanıyor. VEGA, farklı coğrafyalarda aynı kalite algısını nasıl sürdürüyor? Türkiye pazarı, sanayi ve altyapı yatırımları açısından stratejik bir konumda bulunuyor. VEGA Türkiye'nin kurumsal yapılanması ve bölgesel hedefleri hakkında neler söylemek istersiniz?

VEGA bağlı olduğu 4 ana değer ile hem sunduğu çözümlere hem de dünya genelindeki tüm VEGA çalışanlarına aynı ortak hedefleri sunuyor. Bunlar basitlik, insana değer verme, meraklılık ve etkili bağlantı-

dır. Aynı zamanda AR-GE ekibinin ve ürün geliştirmelerinin bir yerden yapılması ve pazarlanması hem ürün tarafında hem de değerleriyle müşterilerine ve işine yaklaşım konusunda dünya genelinde aynı standardı sunuyor ve aynı kaliteyi her açıdan sürdürebiliyor.

VEGA Türkiye olarak bizler de Türkiye pazarının yıllardır süregelen gelişimini ve potansiyelini biliyoruz ve bu çerçevede her yıl kendimizi her açıdan geliştirerek ve büyüterek ileri taşımaya devam ediyoruz. Önümüzde her açıdan gidilecek daha çok yol olduğunu biliyoruz. Bunun için de sürdürülebilir büyümemizi koruyarak ilerleyen dönemler için hazırlıklarımızı da yapıyoruz.

“VEGA, AR-GE gücü, çip üretimi ve uluslararası güvenlik standartlarıyla fark yaratıyor”

İnovasyon, VEGA'nın kurumsal kimliğinin ve teknoloji geliştirme yaklaşımının merkezinde yer alıyor. VEGA'nın, ölçüm doğruluğu, güvenilirlik ve ürünlerin sahadaki uzun vadeli performansına katkı için gerçekleştirdiği AR-GE çalışmaları nelerdir?

VEGA, teknolojik ilerlemeler bağlamında geleceğe dönük geliştirmelere ve araştırmalara odaklanır. 1500'den fazla geliştirdiği buluş için patent başvurusu bulunuyor. Aynı zamanda yenilikçi çip üreten bir firmayla da ortaklığı bulunuyor. Pazar lideri olmasını sağlayan çipleri kendi bünyesinde üreten VEGA, bundan sonraki süreçte yenilikçi çözümleri daha hızlı geliştirebilmek amacıyla bu hamleyi gerçekleştirmiştir. Cihazlarının üretim aşamasından sonra doğruluğu ve çalışma hassasiyeti için birçok testten geçer. Siber güvenlik için uluslararası güvenlik

normlarına taşımak için çalışmalarını yapar ve gerekli sertifikaları alır.

“VEGA, küresel karbon sıfır hedefleri ve yerel sürdürülebilirlik adımlarıyla çevresel sorumluluğunu güçlendiriyor”

Günümüzde sanayiden çevre yönetimine kadar pek çok alanda sürdürülebilirlik, kurumların uzun vadeli stratejilerinin merkezinde yer alıyor. Bu çerçevede VEGA Türkiye'nin, çevresel etkiyi azaltma, kaynak ve enerji verimliliğini artırma, uzun ömürlü ve güvenilir ürünler geliştirme ile sosyal sorumluluğu kapsayan sürdürülebilirlik politikası nedir?

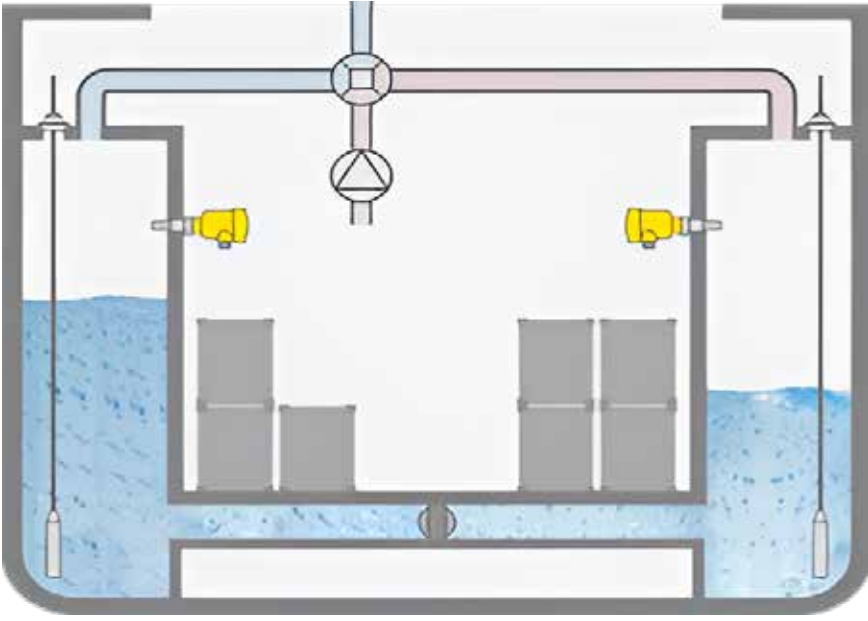
VEGA'nın globalde sürdürülebilirlik ile ilgili belli hedefleri bulunuyor. Önce genel merkezi ve fabrikasından başlayarak sonrasında tüm kardeş şirketlerine yayacağı ve tarihleri belli olan karbon sıfır hedefi mevcuttur. Aynı zamanda üretmiş olduğumuz cihazların kullanım süresini arttırmaya yönelik çalışmalarla dünya genelinde de daha az ürün değişimini ve buna bağlı olarak dünya genelinde daha az malzeme kullanımını da sağlıyoruz.

Bununla ilgili VEGA Türkiye olarak plastik tüketimini azaltma, fosil yakıt tüketimini azaltma ve karbon ayak izimizi düşürme çalışmalarımız bulunuyor. Aynı zamanda lokal olarak gerçekleştirdiğimiz sosyal sorumluluk projelerimize sürdürülebilirliği de ekleyecek şekilde yaklaşıyor ve doğaya daha fazla katkıda bulunmaya çalışıyoruz.

“VEGA geliştirdiği teknolojilerle kullanıcılarına daha kolay kullanım ve güvenli ölçüm verme ilkesini ön plana koyuyor”

VEGA; basitlik, insana değer verme, meraklılık ve etkili bağlantıdan oluşan dört ana değeriyle, hem sunduğu çözümlerde hem de dünya genelindeki tüm çalışanları için ortak bir hedef ve yaklaşım ortaya koyuyor.

Denizcilik sektöründe seviye ve basınç ölçümü, güvenlik ve operasyonel süreklilik açısından kritik bir rol oynuyor. VEGA Türkiye'nin gemi, offshore ve liman uygulamalarında kullanılan ürün grupları ne-



lerdir? Bu ürünler hangi spesifik denizcilik ihtiyaçlarına nasıl çözümler sunuyor?

VEGA, geliştirdiği teknolojilerle kullanıcılarına daha kolay kullanım ve güvenli ölçüm sunma ilkesini ön planda tutuyor. Bu doğrultuda, kullanıcıların ürünlerini uzun süre kullanmasını, kurulum ve kullanım süreçlerinde en az zamanı harcamasını hedefliyor ve bunu sağlıyor. Cihazların daha standart yapıda olması; kullanılacağı yere özel karmaşık gruplandırmalara gerek kalmadan müşterilere sunulmasını mümkün kılıyor. Bu yaklaşım, müşteri açısından ürün seçimi, yer seçimi ve cihazların satın alım sonrası montaj, kurulum ve kalibrasyon aşamalarında harcanan süreyi azaltıyor ve hızın kritik olduğu bu süreçlere önemli katkı sağlıyor.

Sounding uygulamalarında seviye ölçümü için kullanılan VEGAWELL 52 cihazı bu yaklaşımın somut bir örneğini oluşturuyor. Standart olarak sunduğu duplex transmitter yapısı ve kendi patentli seramik diyaframı sayesinde, tuzlu sudan akaryakıtta, atık tanklarından yağ tanklarına kadar tüm uygulamalar için tek bir cihaz önerilebiliyor; bu da ürün seçimi ve montaj sürelerinde ciddi tasarruf sağlıyor. Aynı zamanda uzun kullanım ömrü, ilerleyen süreçlerde olu-

şabilecek maliyetleri azaltıyor. Temaslı ve temassız radar seviye ölçüm cihazları ise -196 °C ile 450 °C arasındaki sıcaklıklara ve 160 bar gibi yüksek basınçlara dayanıklı yapılarıyla, kargo tanklarında taşınabilen tüm malzemelerde güvenle kullanılabiliyor. Bunun yanı sıra, her ürün grubu için farklı prensiplerde çalışan alt ve üst seviye şalterleri; boru hatlarında, tanklarda ve ihtiyaç duyulan tüm noktalarda, ölçülen malzemeden bağımsız olarak kolayca seçilebiliyor ve uzun ömürlü, güvenilir ölçüm sağlıyor.

“ **VEGA, 7/24 servis destek hattı ile kullanıcılarına mümkün olan en kısa sürede destek sağlıyor** ”

Gemi işletmecileri ve filo yöneticileri için bakım periyotları, yedek parça ihtiyacı ve toplam sahip olma maliyeti, ekipman seçiminde belirleyici kriterler arasında bulunuyor. VEGA, sensörleri, denizcilik uygulamalarında bakım ihtiyacını azaltma ve operasyonel maliyetleri optimize etme konusunda ne tür avantajlar sunuyor?

Cihazlarımız, gemilerde ve yatlarda uzun ömürlü ve güvenli kullanım sağlıyor. Sonradan ortaya çıkabilecek ihtiyaçlar için VEGA, hızlı ve etkin şekilde temin imkânı sunuyor.

Gemiler sabit bir noktada kullanılabildiği gibi dünyanın herhangi bir yerinde de bulunabildiğinden, anlık gelişen ihtiyaçlara hızlı ve planlı müdahale edilmesi gerekebiliyor. VEGA, global bir firma olarak 80'den fazla ülkede kardeş şirketi veya temsilcisiyle, 100'den fazla ülkeye hizmet veriyor. Bu da gemi veya yatınız nerede olursa olsun, acil servis ihtiyaçlarınızda ya da yedek parça temininde kolay ve güvenilir hizmet alabileceğiniz anlamına geliyor.

Ayrıca servis ihtiyaçları; uzaktan bilgisayar, telefon veya tablet bağlantısı aracılığıyla da karşılanabiliyor. VEGA, 7/24 servis destek hattı ile kullanıcılarına mümkün olan en kısa sürede destek sağlamayı sürdürüyor.

Denizcilik sektöründe klas kuruluşları ve uluslararası regülasyonlar, ekipman seçiminde kritik bir çerçeve oluşturuyor. VEGA'nın denizcilik uygulamalarında sahip olduğu klas onayları, Ex-proof ve SIL sertifikaları ile bu sertifikaların sahadaki uygulamalara katkısını nasıl değerlendirirsiniz?

VEGA'nın ürün gruplarının neredeyse tamamında klas onayları, Ex-proof ve SIL sertifikaları mevcuttur. Kullanılan ürün veya bölge kaynaklı ihtiyaçların hepsini verebiliyor. Bunlar haricinde istenebilecek akredite kuruluşlardan alınan malzeme, kalibrasyon veya test sertifikası gibi sertifikalara da sahiptir.

2025 yılını geride bıraktık. 2025 yılı VEGA Türkiye için nasıl geçti? 2026 yılı için hedefleriniz, beklentileriniz ve öngörüleriniz nelerdir?

2025 yılı hem Türkiye'de hem globalde denizcilik sektörü açısından daha yavaş geçen bir yıl oldu. Ama Türkiye bu konuda hem her geçen yıl bu pazar için daha çok akla gelen bir ülke oluyor hem de bu sektörde yer alan güçlü firmalarımızın her geçen yıl artmasıyla marketin büyüdüğü bir yer oluyor. 2026 ve sonrası için daha önceki yıllardan çok daha fazla projede yer almayı ve iş ortaklarımızla çalışmalarımızı daha da büyütme hedefliyoruz.



Uninterrupted Measurement Solutions for Challenging Marine Conditions from VEGA

In the maritime industry, level and pressure measurement form the foundation of many critical processes, ranging from safety and operational continuity to cost optimization and regulatory compliance. Developing long-lasting and reliable measurement technologies designed for harsh environmental conditions, VEGA stands out as a global reference in this field. With a wide range of applications extending from chemicals and maritime to food and energy, VEGA differentiates itself in level and pressure measurement. We discussed VEGA's organizational structure in Türkiye, its technology approach, sustainability vision, and the solutions it offers to the maritime sector with Özgür Durdu, Ship Industry Manager at VEGA Türkiye.

Holding a strong global position in industrial measurement technologies, VEGA plays a critical role in safety, operational continuity, and cost optimization through its level and pressure measurement solutions for the maritime industry. Özgür Durdu, Marine Industry Manager at VEGA Türkiye, states that the company's core vision is to make customers' lives easier and safer.

VEGA's preference across a wide range of industries—including maritime, chemicals, food, energy, and water—is driven by its high measurement accuracy, long product lifetime, and user-friendly design approach. Özgür Durdu points out that developing products in a standardized structure saves time during selection, installation, commissioning, and calibration processes, providing a significant advantage, particularly in maritime operations where time is critical.

Highlighting that innovation and R&D are at the heart of VEGA's technology development approach, Özgür Durdu emphasizes that the company holds more than 1,500 patent applications. He also underlines that VEGA's in-house chip production is a key factor in ensuring measurement accuracy and long-term field performance. He adds that all devices undergo extensive testing after production and comply with international certification processes, including those related to cybersecurity and global safety standards.



■ Özgür Durdu, Marine Industry Manager at VEGA Türkiye

Addressing sustainability, Özgür Durdu notes that VEGA is progressing in line with globally defined carbon-neutral targets. He explains that efforts to extend the service life of products result in fewer replacements and reduced material consumption worldwide. He also adds that VEGA Türkiye is implementing local initiatives to reduce plastic consumption, lower fossil fuel use, and minimize its carbon footprint.

When evaluating product groups used in maritime applications, Özgür Durdu explains that level measurement devices such as VEGAWELL 52 offer solutions for a wide range of tank and fluid applications with a single device. He also states that radar level sensors and level switches can be safely used across wide temperature and pressure ranges. This approach, he notes, enhances operational flexibility while reducing total cost of ownership.

Drawing attention to VEGA's global strength in service and after-sales support, Özgür Durdu states that the company provides fast and reliable assistance to shipowners and fleet managers worldwide through its presence in more than 80 countries and its 24/7 service support line. He emphasizes that class approvals, Ex-proof, and SIL certifications ensure full compliance with maritime regulations.

Noting that 2025 was a slower year for the maritime industry both in Türkiye and globally, Özgür Durdu states that Türkiye is nevertheless becoming increasingly prominent in this market. He adds that VEGA Türkiye aims to be involved in a greater number of projects in 2026 and beyond, further expanding its collaborations with business partners.

Maersk, Esnek Kullanıma Sahip Sekiz Büyük Gemiği Sipariş Etti



Maersk (Maersk), Çin merkezli New Times Shipbuilding Co. Ltd. ile sekiz büyük gemi için sipariş anlaşması imzaladı. Tüm gemiler aynı özelliklere sahip olacak ve 18.600 TEU kapasiteli yeni bir seri oluşturacak. Teslimatlar 2029 ve 2030 yıllarında gerçekleşecek.

SUMMARY

Maersk has signed an order agreement with China-based New Times Shipbuilding Co. Ltd. for eight large vessels. All the ships will have the same specifications and will form a new series with a capacity of 18,600 TEU. Deliveries are scheduled for 2029 and 2030.

Maersk'in Chartering ve Yeni Gemi Yapımı Bölümü Başkanı Anda Cristescu, "Sekiz büyük gemi için bu anlaşmayı imzalamış olmaktan memnuniyet duyuyoruz. Bu sipariş, devam eden filo yenileme programımızın bir parçası ve filomuzun rekabetçi konumunu korumasına yardımcı olacak" dedi.

366 metre uzunluğunda ve 58,6 metre genişliğindeki gemiler, mevcut maksimum konteyner gemisi uzunluğu olan 400 metreye kıyasla daha kompakt. Cristescu, "Dağıtım esnekliği, kararımızda kritik bir faktör oldu. Bu gemiler büyük olmasına rağmen, sektörde şu anda inşa edilen en büyük gemilerden daha fazla esneklik sunuyor. Bu da hem mevcut hem de gelecekteki ağımızda farklı kullanım seçenekleri sağlıyor." ifadelerini kullandı.

Gemiler, hem geleneksel bunker yakıtı hem de sıvılaştırılmış gaz ile çalışabilen çift yakıtlı motorlarla donatılacak.

Bu yeni siparişin ardından Maersk'in sipariş listesinde toplam 33 gemi bulunuyor ve bunlardan dördü 2026 yılı içerisinde teslim edilecek.



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.

DESAN'ın Malezya İçin İnşa Ettiği İkinci Geminin Sac Kesme Töreni Gerçekleşti

Türkiye'nin gerek ticari gerekse askeri projeleriyle öne çıkan tersanelerinden DESAN, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı (MMEA) için inşa edeceği ikinci Çok Maksatlı Sahil Güvenlik Gemisi (Multi-Purpose Mission Ship - MPMS 2) için sac kesme törenini gerçekleştirdi. Tören, 11 Şubat 2026 tarihinde DESAN bünyesinde faaliyet gösteren ATLAS Tersanesi'nde düzenlendi.

SUMMARY

DESAN, one of Türkiye's prominent shipyards known for its commercial and naval projects, has held the steel-cutting ceremony for the second Multi-Purpose Mission Ship (MPMS 2) to be built for the Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA). The ceremony took place on 11 February 2026 at Atlas Shipyard, which operates under DESAN.

MPMS 2, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı için inşa edilen ilk gemiyle aynı teknik özelliklere sahip eş gemi olarak üretilecek; bununla birlikte ilave yeni yetenekler de kazanacak. Türk savunma sanayiinin yüksek teknoloji çözümleri ve DESAN'ın deneyimli teknik kadrosuyla Türkiye'de 24 ay içerisinde inşa edilecek 99 metre uzunluğundaki gemi, MPMS 1 ile birlikte Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı envanterindeki en büyük iki gemiden biri olacak; her iki geminin de 2027 yılı sonuna kadar teslim edilmesi planlanmaktadır.

Dört adet hızlı müdahale botu ve iki adet dikey iniş-kalkış yapabilen İnsansız Hava Aracı, 11 ton kapasiteli helikopter platformu, revir / sağlık hizmetleri, 45 kişilik gö-

zaltı kapasitesine sahip gemi, 70 personel, 30 yolcu kapasitesi ile 30 gün kesintisiz seyir yapabilecek. Türk Loydu tarafından sertifikalandırılacak projeye, ilk gemide olduğu gibi ASELSAN ve HAVELSAN başta olmak üzere Türk savunma sanayiinin öncü firmalarının katkılarıyla; silah sistemleri, elektronik ve muhabere sistemleri gibi ileri teknoloji bileşenleri entegre edilecek.

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

DESAN Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu, yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Bünyemizde faaliyet gösteren tersanelerimizde, bir yandan Hisar Sınıfı Açık Deniz Karakol Gemisi ve MPMS 1 projelerimizde üretim süreçleri yoğun bir tempoda sürdürülürken, bugün itibarıyla MPMS 2 projemizde de tüm ön hazırlık çalışmaları tamamlanmış ve fiili inşa aşamasına geçilmiştir. Denizlerdeki

egemenlik haklarının korunmasına katkı sağlayacak bu platformların, planlanan takvimin önünde tamamlanarak teslim edilmesi temel önceliğimizdir.

Üç adet 100 metrelik askeri geminin inşa faaliyetleri devam ederken, ticari gemi inşa ile tamir-bakım ve onarım faaliyetlerimiz de yüksek tempoda sürdürülmektedir. DESAN ve ATLAS Tersanelerimiz, güçlü altyapıları ve deneyimli kadrolarıyla askeri ve ticari gemi inşa ile tamir-bakım ve modernizasyon projelerinde ülkemize değer katmayı sürdürürken; bu son proje kapsamında yer alan insansız deniz aracı (İDA) entegrasyonu da ileri teknoloji kabiliyetlerimizi uluslararası arenada bir kez daha ortaya koyacaktır.

MPMS-2 projesi; DESAN'ın küresel ölçekte büyüme vizyonunun, savunma sanayindeki yetkinliğinin ve Güneydoğu Asya pazarındaki kalıcı iş birliği anlayışının en güçlü göstergelerinden biri olacaktır. Bu önemli projenin ülkemize ve kardeş ve müttefik Malezya'ya hayırlı olmasını temenni ediyoruz."



Tersan Tersanesi, Acta Pegasus'u Başarıyla Teslim Etti

Tersan Tersanesi, Yalova'daki tesislerinde inşa ettiği Acta Pegasus adlı açık deniz destek gemisini başarıyla teslim etti. Acta Marine için inşa edilen dört gemilik serinin ilki olan Acta Pegasus, gelişmiş teknik donanımı ve sürdürülebilirlik odaklı tasarımıyla dikkat çekiyor.

SUMMARY

Tersan Shipyard has successfully delivered the offshore support vessel Acta Pegasus, built at its facilities in Yalova. As the first vessel in a series of four constructed for Acta Marine, Acta Pegasus stands out with its advanced technical equipment and sustainability-focused design.

135 kişiye kadar konaklama kapasitesine sahip gemi; SMST tedariki, üç boyutta hareket dengeleme (motion compensation) kabiliyetine sahip personel transfer platformu ve yine üç boyutta hareket kabiliyetli vinç sistemi gibi ileri seviye açık deniz erişim ve kaldırma ekipmanlarıyla donatıldı. Acta Marine'in sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda inşa edilen gemi, düşük emisyonlu operasyonlara geçişi desteklemek amacıyla metanol yakıt kullanımına hazır (methanol-ready) olarak teslim edildi.

Serinin ikinci gemisi Acta Hercules'ün 2026 yılının ilk çeyreğinde hizmete girmesi planlanırken, üçüncü ve dördüncü gemiler Acta Gemini ile Acta Aquarius'un ise 2026'nın ikinci çeyreğinde teslim edilmesi öngörülmüyor. Söz konusu dört gemi, Acta Marine'in modern, sürdürülebilir ve geleceğe hazır filo yatırımlarının önemli bir parçasını oluşturuyor.



Tersan Tersanesi açısından bu proje, uluslararası standartlarda yüksek teknolojiye sahip ve karmaşık açık deniz destek gemileri inşa etme kabiliyetini ortaya koyan önemli bir kilometre taşı niteliği taşıyor. Aynı zamanda Acta Marine ile sürdürülen güçlü iş birliğini pekiştirirken, küresel açık deniz sektörüne yönelik sürdürülebilir çözümler geliştirme vizyonunu da destekliyor.

Ulstein'in geminin hem baş hem de kık tarafında yer alan çift X-STERN gövde tasarımıyla inşa edilen Acta Pegasus, gelişmiş saha içi operasyon kabiliyeti ve yüksek dinamik konumlandırma (DP) performansı sayesinde zorlu hava koşullarında dahi optimum operasyon imkânı sunuyor. Gemi; dizel (MGO) veya MGO-metanol ka-

rışımıyla çalışabilen çift yakıtlı ana makineler ve yüksek kapasiteli batarya sistemi ile donatıldı.

Mürettebat konforunu merkeze alan tasarım kapsamında gemide 88 yüksek standartlı kabin ile toplam 135 kişilik konaklama kapasitesi sunuluyor. Modern restoran alanları, çok amaçlı salonlar, sauna, spor salonları ve gemi genelinde akıllı Wi-Fi altyapısı da geminin sunduğu olanaklar arasında yer alıyor.

Tersan Tersanesi, Acta Marine'in Walk-to-Work operasyonlarının geleceğini şekillendirme vizyonuna ve Avrupa'nın enerji dönüşümüne sürdürülebilir ve yenilikçi gemi çözümleriyle katkı sağlamaktan memnuniyet duyduğunu belirtiyor.

Açık deniz operasyonlarında güvenlik ve verimlilik odağıyla tasarlanan gemide, dalga hareketlerini tam olarak dengeleyebilen 6 ton kaldırma kapasiteli üç boyutlu hareketli vinç ile 3 metreye kadar dalga yüksekliğinde güvenli personel transferi sağlayan Walk-to-Work sistemi bulunuyor.

Chemship, İki Gemi İçin Econowind'e VentoFoil Tekrar Siparişi Verdi

Kimyasal tanker işletmecisi Chemship, iki ilave tankesine VentoFoil kurulumu için Hollandalı rüzgâr destekli sevk sistemleri uzmanı Econowind ile yeniden anlaşmaya vardı. 2026 yılının ikinci yarısında Chemical Contender ve Chemical Fighter isimli gemilere, her biri ATEX sertifikalı olmak üzere dörder adet 16 metre yüksekliğinde VentoFoil kurulacak. Bu yatırımla Chemship, filosu genelinde yakıt tüketimini ve emisyonları azaltma yönündeki kararlılığını bir kez daha ortaya koyuyor.



SUMMARY

Chemical tanker operator Chemship has once again partnered with Dutch wind-assisted propulsion specialist Econowind for the installation of VentoFoil on two additional tankers. In the second half of 2026, the vessels Chemical Contender and Chemical Fighter will each be equipped with four 16-metre, ATEX-certified VentoFoil. With this investment, Chemship once again demonstrates its strong commitment to reducing fuel consumption and emissions across its fleet.

Dünyada rüzgâr destekli gemi sevk teknolojisiyle donatılan ilk kimyasal tanker olan Chemical Challenger'ın elde ettiği başarılı sonuçların ardından gelen bu tekrar siparişi, sektörde rüzgâr destekli çözümlere duyulan güvenin giderek arttığını gösteriyor. Chemical Challenger, 2024 yılının başında Rotterdam'da dörder adet 16 metrelik VentoFoil ile donatılmış; bu uygulama, kimyasal tanker segmenti için önemli bir dönüm noktası olurken, rüzgâr teknolojilerinin gerçek operasyonel koşullarda yakıt tüketimi ve emisyonları nasıl düşürebildiğini somut şekilde ortaya koymuştu.

Chemship CEO'su Niels Grotz konuyla ilgili olarak şunları söyledi: "İşimizin her alanında sürdürülebilirlik hedeflerimizi ileriye taşıyoruz. Net sıfır emisyonlu denizcilikğe yürekten inanıyorum. Chemical Challenger üzerinde kullanılan VentoFoillerin sonuçları ortada. Yakıt optimizasyon yazılımımızla birlikte VentoFoiller, yakıt tüketimini yüzde 15'e varan oranlarda azalttı. İki gemimize daha VentoFoil kurulması, daha temiz bir denizcilik geleceği yolunda somut adımlar attığımızın açık bir göstergesi."

Econowind Ticari Direktörü (CCO) Chiel de Leeuw ise şu değerlendirmede bulundu: "Chemship, rüzgâr destekli gemi sevk sistemlerini benimseyen ve sürdürülebilirlikte nelerin mümkün olduğunu gösteren ilk kimyasal tanker işletmecisi olarak sektöre liderlik ediyor. Bu vizyonu desteklemekten ve mevcut bir müşterimizin yeniden bizi tercih etmesinden gurur duyuyoruz. Bu tekrar siparişi, teknolojimize duyulan güçlü bir güvenin göstergesi olmasının yanı sıra, yakıt tüketimini ve emisyonları azaltan kanıtlanmış çözümleri keşfetmeleri için diğer armatörlere de ilham veriyor."

EcoVadis Platinum

Chemship, çevresel, sosyal ve yönetim (ESG) kriterlerindeki güçlü performansı ve

sürdürülebilirliğe olan sürekli bağlılığı sayesinde kısa süre önce EcoVadis tarafından Platinum derecelendirmesine layık görüldü. Bu sonuçla Chemship, dünya genelinde EcoVadis tarafından değerlendirilen tüm şirketler arasında ilk yüzde 1'lik dilim içinde yer aldı. Kimyasal tanker işletmecisi, VentoFoil ile rüzgâr destekli sevk sistemlerinin yanı sıra; gelişmiş gövde kaplamaları, premium yağlayıcılar ve pervane verimliliğini artıran boss cap fin uygulamaları gibi pek çok farklı verimlilik çözümünü de filosunda hayata geçirerek yakıt tüketimini azaltmayı sürdürüyor.

Chemical Contender ve Chemical Fighter üzerindeki VentoFoil kurulumları, Chemship'in genel sürdürülebilirlik yol haritasını desteklerken, FuelEU Maritime Regülasyonu başta olmak üzere değişen mevzuat çerçeveleri kapsamında emisyon maliyetlerinin yönetilmesine de katkı sağlayacak. Niels Grotz sözlerini şu ifadelerle tamamladı:

"Bugün faaliyet gösterdiğimiz hatlarda en genç ve en ekonomik filolardan birine sahibiz. Filo yenileme programımızın bir parçası olarak, yakıt tüketimini daha da optimize edecek yeni teknolojileri sürekli araştırıyoruz."

2026'da 20 Liman Demir Yoluna Bağlanacak

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2026 Yılı Performans Programı kapsamında Türkiye'nin lojistik altyapısını güçlendirecek önemli adımları hayata geçiriyor. Bakanlık, demir yolu bağlantısına sahip liman sayısını bu yıl itibarıyla 20'ye çıkararak taşımacılıkta verimliliği artırmayı hedefliyor.

SUMMARY

The Ministry of Transport and Infrastructure is taking significant steps to strengthen Turkey's logistics infrastructure as part of the 2026 Performance Program. The Ministry aims to increase the number of ports with railway connections to 20 this year, enhancing efficiency in transportation.

Bakanlığın planları arasında bilgi ve iletişim teknolojilerinin geliştirilmesi ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi de yer alıyor. Evrensel hizmetler kapsamında posta hizmetlerinin ülke genelinde yaygınlaştırılması için çalışmalar yürütülürken, mobil haberleşme hizmeti sunulan yerleşim yeri

sayısının 3 bin 691'den 3 bin 905'e çıkarılması öngörülüyor. Ulaştırma, denizcilik ve elektronik haberleşme alanlarında milli kaynaklarla üretimin teşvik edilmesi de öncelikler arasında bulunuyor. Bu kapsamda desteklenecek AR-GE projelerinin sayısının 60'a yükseltilmesi planlanıyor.

Deniz yolu taşımacılığında da hedefler büyüyor. 2026 yılında Ro-Ro gemileriyle taşınacak araç sayısının 5 milyon 50 bine, elleçlenecek transit yük hacminin 3 milyon 25 bin TEU'ya, kabotajda elleçlenen yük miktarının 71 milyon 990 bin tona yükseltilmesi hedefleniyor. Limanlara uğrak yapacak kruvaziyer gemisi sayısının 1.500'e, toplam konteyner elleçlemesinin ise 15 milyon 100 bin TEU'ya çıkarılması öngörülüyor.

Buna ek olarak, Türk bayraklı gemilerle ülke limanlarından elleçlenecek yük miktarının 101 milyon 900 bin ton olması bekleniyor. Lojistik yatırımlar kapsamında Rize İyidere Lojistik Limanı'nın da bu yıl tamamlanması hedefler arasında yer alıyor.



SANMAR, SAAM Towage ile Uzun Soluklu İş Birliğini Yeni Römorkör Teslimatıyla Güçlendirdi

Türk römorkör üreticisi Sanmar Tersaneleri, uzun yıllara dayanan iş ortaklığına sahip olduğu SAAM Towage'a yüksek performanslı bir Boğaçay Sınıfı römorkör teslim ederek iş birliğini bir kez daha pekiştirdi. Latin Amerika'da görev yapacak olan römorköre SAAM GUANAY adı verildi.

SUMMARY

Turkish tugboat builder Sanmar Shipyards has further strengthened its long-standing partnership with SAAM Towage by delivering a high-performance Boğaçay-Class tug. The vessel, which will operate in Latin America, has been named SAAM GUANAY.

Kanadalı denizcilik mimarlık firması Robert Allan Ltd tarafından geliştirilen özel RAM-parts 2400SX-MKII tasarımına dayanan

yeni römorkör, SAAM Towage filosundaki Sanmar inşası 13'üncü römorkör oldu.

Gemi manevra operasyonlarında optimum performans sunacak şekilde tasarlanan römorkör; 24,4 metre uzunluğa, 12 metre genişliğe, 4,5 metre kalıp derinliğine ve 5,45 metre draфта sahip. IMO Tier III emisyon standartlarına uygun Caterpillar 3516E ana makinelerle donatılan gemi, 1.800 devirde 2.350 bkW güç üretiyor. Römorkör, ileri yönde 80 ton çekme gücü (bollard pull) ve 12,5 knot serbest seyir hızına ulaşabiliyor.

Çift Z-drive dizel tahrik sistemine sahip gemi, 77,9 m³ yakıt ve 11,5 m³ tatlı su kapasitesi sunuyor. Ayrıca FiFi-1 yangın söndürme donanımıyla da dikkat çekiyor. Güverte ekipmanları arasında bağımsız çift tamburlu vinç yer alırken, gemide altı kişilik mürettebat için yaşam alanı bulunuyor.

Ortalamanın üzerinde genişliğe sahip gövde yapısı, geminin stabilitesini ve

genel performansını artırırken; gelişmiş makine otomasyon sistemleri operasyonlar sırasında enerji kullanımını optimize ederek çevresel sorumluluk hedeflerini destekliyor. Bu özellikler, hem Sanmar'ın hem de SAAM Towage'ın sürdürülebilir ve çevre dostu denizcilik vizyonunu yansıtıyor.

Sanmar Tersaneleri Ticari Direktörü Rüçhan Çıvgın, teslimata ilişkin yaptığı açıklamada, "SAAM Towage ile ortaklığımız karşılıklı güvene, ortak değerlere ve daha sürdürülebilir bir denizcilik geleceği vizyonuna dayanıyor. Performans ve çevresel uyumu bir arada sunan son teknoloji römorkörlerle filolarının büyümesine katkı sağlamaktan gurur duyuyoruz" dedi.

SAAM Towage Sürdürülebilirlik ve Gelişim Direktörü Pablo Caceres ise, IMO Tier III uyumlu ve 80 ton çekme gücüne sahip bu römorkörün, kısıtlı manevra alanına sahip limanlarda etkin operasyon için gerekli güç ve çok yönlü tasarımı bir araya getirdiğini belirtti. Caceres, çevre dostu sistemler sayesinde NOx emisyonlarının önemli ölçüde azaltıldığını vurgulayarak, geminin faaliyet gösterdikleri limanlarda müşterilere en güvenli, güvenilir ve sürdürülebilir hizmeti sunma hedeflerine katkı sağlayacağını ifade etti.



Amerika kıtasında 12 ülkede 90'dan fazla limanda faaliyet gösteren SAAM Towage, düşük ve sıfır emisyonlu yeni nesil römorkör yatırımlarıyla daha yeşil bir denizcilik sektörü hedefini sürdürüyor.

PaxOcean, Daha Büyük Projeleri Yönetmek İçin Singapur'da Yeni Bir Tersane Açtı

PaxOcean, Singapur'un yeni gemi inşa, imalat, dönüştürme ve onarım yeteneklerini güçlendirmek için daha büyük ve en son teknolojileri bünyesinde barındıran yeni Singapur tersanesinin açılışını gerçekleştirdi. 2007'de faaliyete geçen eski tersanenin yerini alan yeni tersane, bir AR-GE merkezi ve özel olarak tasarlanmış bir inovasyon merkezine de ev sahipliği yapacak.

SUMMARY

PaxOcean has inaugurated its new Singapore shipyard, equipped with larger and state-of-the-art technologies to strengthen Singapore's shipbuilding, fabrication, conversion, and repair capabilities. Replacing the former yard that commenced operations in 2007, the new facility will also host an R&D center and a purpose-built innovation hub.

Şirket, Jurong Sanayi Bölgesi'nde bulunan yeni tesisin geliştirilmesi için iki yıl harcadığını ve bu geliştirme için 200 milyon Singapur dolarından (158 milyon ABD doları) fazla yatırım yaptığını bildirdi. 17,26 hektarlık bu tesis, 33 Tuas Crescent'te bulunan daha küçük tesisin yerini alıyor. Yeni tesis, iki büyük kuru havuz, bir yüzer havuz, genişletilmiş rhtım kapasitesi ve karmaşık

ve yüksek değerli denizcilik ve açık deniz varlıklarını desteklemek için özel, entegre atölyeler içeriyor. PaxOcean, onarım ve iyileştirmelerden yeni inşa ve dönüşüm projelerine kadar daha karmaşık projeleri yönetebileceğini belirtiyor. Aynı zamanda, tasarımında öngörülen diğer unsurlarla birlikte, son derece enerji verimli bir tesis. Enerji verimli bir altyapıya, daha çevreci

operasyonlara ve elektrifikasyon girişimlerini, akıllı enerji ve lojistik çözümlerini içeren aşamalı bir yol haritasına sahiptir.

Şirket, önümüzdeki üç yıl içinde AR-GE'ye 3,5 milyon Singapur doları daha yatırım yapmayı taahhüt etti. Yeni Mükemmeliyet Merkezi'nin karbon yakalama, kullanım ve depolama, sistem entegrasyonu, simülasyon ve dijital ikiz uygulamaları alanlarındaki yeteneklerini güçlendireceğini belirtiyor. Merkezde 12 mühendislik ve araştırma pozisyonu için iş imkanı bulunacak. Singapur'daki bir tersane için bir ilk olan bu merkez, aynı zamanda ana şirketi Kuok Maritime Group için pratik denizcilik çözümlerinin geliştirilmesini hızlandırmasına olanak sağlayacak özel olarak inşa edilmiş bir inovasyon merkezine de sahip olacak.

PaxOcean'ın şu anda Singapur, Çin ve Endonezya olmak üzere üç ülkede faaliyet gösteren beş tersanesi bulunmaktadır. Ayrıca Suudi Arabistan'da bir Bakım, Onarım ve Operasyon (MRO) tesisi inşa etmektedir.



Virginia Limanı, Ultra Büyük Konteyner Gemileri İçin Kapasitesini Artırdı

Virginia Limanı®, operasyonlarını modernize etme ve genişletme çalışmalarını sürdürürken, ultra büyük konteyner gemilerinin (ULCV) aynı anda güvenli şekilde elleçlenmesine olanak sağlayacak yeni kapasitesini devreye aldı.

SUMMARY

As The Port of Virginia® continues its efforts to modernize and expand its operations, it has commissioned new capacity that enables the safe simultaneous handling of ultra-large container vessels (ULCVs).

Ocak ayı sonunda Norfolk International Terminals'ta (NIT) dört adet yeni, tamamen elektrikli ve Suez sınıfı gemiden kıyıya (ship-to-shore) konteyner vinci hizmete alındı. NIT'te vinç filosunun genişletilmesiyle birlikte liman, artık aynı anda dört ULCV'ye hizmet verebilecek kapasiteye ulaştı.

Hali hazırda Virginia Limanı'nda, Atlantik ticaretinde kullanılan en büyük konteyner gemilerini elleçleyebilecek derin sularda konumlandırılmış toplam 29 gemiden kıyıya vinç bulunuyor.

Virginia Liman Otoritesi Geçici CEO'su ve İcra Direktörü Sarah J. McCoy, bu yatırımların limanı kullanan armatörler ve yük sahipleri için önemli bir güven unsuru oluşturduğunu belirterek, "Bu tür altyapı yatırımları, Virginia Limanı'nı tercih eden taşıyıcıların ve yük sahiplerinin burada hacimlerini güvenli artıracaklarını gösteriyor. Rıhtım kapasitemiz büyüyor. Şu anda dört ULCV rıhtımına sahibiz ve aynı anda beş ultra büyük konteyner gemisine hizmet verebilecek kapasiteye hızla yaklaşıyoruz" dedi.

McCoy, büyük gemilerin güvenli ve verimli şekilde elleçlenmesine yönelik taleplerin limanın mevcut ve gelecekteki kabiliyetlerini aşmayacağını vurgulayarak, "Gemi boyutları ve yük hacimlerindeki geleceği öngörüyoruz ve rıhtımlarımızda, saha alanlarımızda, kamyon kapılarımızda, de-

miriyolu terminallerimizde ve kanallarımızda buna uygun hazırlık yapıyoruz" ifadelelerini kullandı.

ULCV rıhtım kapasitesindeki artışın, Virginia'nın ticari deniz yolları ve Norfolk Limanı'nın 55 feet derinliğe çıkarılması için yürütülen tarama çalışmalarıyla eş zamanlı ilerlediğini belirten McCoy, bu çalışmalar tamamlandığında Virginia'nın ABD Doğu Yakası'nın en derin limanı olacağını söyledi. 55 feet derinliğe yönelik tarama çalışmalarının ay sonuna kadar tamamlanması, beşinci ULCV rıhtımının ise 2027 yılında devreye alınması planlanıyor.

McCoy, "Kanallarımızı iki yönlü ULCV trafiğini karşılayacak genişlikte ve derinleştirme çalışmalarının son aşamasındayız. Bu ay içerisinde 55 feet'lik kanal açıldığında, tam kapasite yüklü birden fazla ULCV, su derinliği kısıtlaması, üst yapı engelleri, rıhtım yetersizliği ya da kanal yoğunluğu endişesi olmadan limanımıza uğrayabilecek. Virginia Limanı, Amerika'nın en modern geçidi ve geleceğe hazır" değerlendirmesinde bulundu.



Ege Port Kuşadası 2025 Kruvaziyer Sezonunu Rekor Sefer ve Yolcu Sayılarıyla Tamamladı

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecilerinden Global Ports Holding tarafından işletilen Ege Port Kuşadası, 2025 kruvaziyer sezonunu rekor sefer ve yolcu sayılarıyla tamamladı.

SUMMARY

Operated by Global Ports Holding, one of the world's largest cruise port operators, Ege Port Kuşadası concluded the 2025 cruise season with record numbers of cruise calls and passengers.

Yıl boyunca artan gemi ve yolcu trafiğiyle dikkat çeken Ege Port Kuşadası, 2025 kruvaziyer sezonunu 29 Aralık'ta, 617 kruvaziyer seferi ve 995.303 kruvaziyer yolcu ile tamamladı. Doğu Akdeniz'in en fazla gemi ve yolcu ağırlayan dördüncü kruvaziyer limanı olan Ege Port Kuşadası, aynı dönemde 1016 feribot seferi ve 187.077 feribot yolcu sayısına ulaşarak tarihinin en yüksek toplam sefer ve yolcu sayılarına imza attı. Yeni kruvaziyer sezonu, 1 Ocak'ta ilk geminin gelişiyi başladı.

9 yeni gemi ilk kez Kuşadası'nı rotasına dahil etti

2025 sezonunda 9 yeni kruvaziyer gemisi ilk kez Kuşadası'nı rotasına dahil ederek Ege Port Kuşadası'na demirledi. Resilient Lady, Costa Fortuna, Elysium, National Geographic Orion, Spirit of Adventure, Viking Vela, Viking Vesta, Aroya ve Norwegian Pearl, sezon boyunca limanı ilk kez ziyaret eden gemiler arasında yer aldı. Efes Antik Kenti başta olmak üzere bölgenin tarihi ve kültürel destinasyonlarına

deniz yoluyla erişim sağlayan limana, sezon boyunca farklı segmentlerde faaliyet gösteren kruvaziyer gemileri sefer düzenledi.

“Büyüyen ölçeğe hazır bir liman altyapısı oluşturuyoruz”

Global Ports Holding Doğu Akdeniz Bölge Direktörü ve Ege Port Kuşadası Genel Müdürü Aziz Güngör, elde edilen sonuçların uzun vadeli bir vizyonun ve çabanın ürünü olduğunu vurguladı: “Ege Port Kuşadası'nda ulaştığımız bu yüksek performans, operasyonel disiplinimiz, sahadaki deneyimli ekiplerimiz ve paydaşlarımızla kurduğumuz etkin iş birliklerinin bir sonucudur. Türkiye'nin en çok tercih edilen kruvaziyer

limanı olarak, artan gemi ve yolcu trafiğini verimli ve güvenli şekilde yönetebilecek altyapımızı sürekli olarak geliştiriyoruz. Önümüzdeki dönemde de Kuşadası'nı Doğu Akdeniz'de kruvaziyer gemileri için vazgeçilmez bir uğrak noktası olarak konumlandırmaya devam edeceğiz.”

GES yatırımıyla enerji ihtiyacının tamamı karşılanıyor

Ege Port Kuşadası, artan operasyon hacmine paralel olarak yenilenebilir enerji altyapısına yönelik yatırımlarını sürdürüyor. Liman Yolcu Terminali çatısında 2025 yılı Haziran ayında devreye alınan güneş enerjisi santrali (GES) ile yıllık yaklaşık 312.552 kWh elektrik üretimi hedefleniyor. Bu kapsamda yolcu terminali ile operasyonel sahanın enerji ihtiyacının tamamı yenilenebilir kaynaklardan karşılanıyor. Proje kapsamında 426 güneş paneli ve 5 invertör devreye alındı. GES yatırımı, Ege Port Kuşadası'nın enerji kullanımında yenilenebilir kaynaklara geçiş sürecinin bir parçası olarak konumlanıyor.



Hindistan, Yerli Konteyner Taşımacılığı Hattı BCSL'yi Kuruyor

Hindistan hükümeti, ülkenin yeni yerli konteyner taşımacılığı hattı Bharat Container Shipping Line (BCSL)'in kurulmasına yönelik anlaşmaları 3 Şubat'ta resmen imzaladı. Girişim, Başbakan Narendra Modi'nin, Hindistan'ın yabancı armatörlere bağımlılığını azaltmayı ve ihracat kapasitesini güçlendirmeyi hedefleyen "kendine yeterli konteyner ekosistemi" vizyonunun temel adımlarından biri olarak görülüyor.

SUMMARY

The Government of India officially signed the agreements on February 3 for the establishment of the country's new domestic container shipping line, Bharat Container Shipping Line (BCSL). The initiative is regarded as a key step in Prime Minister Narendra Modi's vision to build a self-reliant container ecosystem aimed at reducing India's dependence on foreign carriers and strengthening its export capacity.

Yeni konteyner hattına ilişkin mutabakat zaptı, Hindistan'ın önde gelen kurumları tarafından imzalanırken süreç Limanlar, Denizcilik ve Su Yolları Bakanı gözetiminde yürütüldü. Girişime; Shipping Corporation of India (SCI), Container Corporation of India (CONCOR), Jawaharlal Nehru Liman Otoritesi, V.O. Chidambaranar Liman Otoritesi (VOCPA), Chennai Liman Otoritesi ve Sagarmala Finance Corporation Limited (SMFCL) gibi kilit kuruluşlar katıldı.

Hindistan, ihracat yüklerinin Hint bayraklı gemilerle taşınmasını artırmak amacıyla

la yeni denizcilik şirketinin kurulmasına yönelik çalışmalarını bir süredir sürdürüyor. Plan, 2025 yılında Hindistan ekonomisini desteklemeye yönelik daha geniş kapsamlı programın bir parçası olarak açıklanmış ve "Made in India" girişimleriyle uyumlu şekilde, ülkenin konteyner ticaretinin Hint kontrolüne alınmasını hedeflemişti.

Yeni hattın kurulmasına yönelik planlar ve Hindistan'ın kabotaj düzenlemelerinde yapılan değişiklikler, uluslararası armatörlerin de ülkedeki faaliyetlerini güçlendirmesine yol açtı. CMA CGM, Maersk ve MSC Mediterranean Shipping, 2025 yılında gemilerinin bir kısmını Hindistan bayrağına geçirmeye yönelik planlarını kamuoyuna duyurdu.

Hindistan hükümetinin, yeni konteyner taşımacılığı hattının hayata geçirilmesi için yaklaşık 6,5 milyar ABD doları tutarında yatırım yapmaya hazır olduğu bildiriliyor. Yetkililer, BCSL'nin Hindistan'ın

ithalat ve ihracat lojistik stratejisinin omurgasını oluşturacağını vurguluyor. Öte yandan, konteyner ekosisteminin desteklenmesine yönelik çeşitli girişimler de yeni anlaşmalarla resmileştirildi. Hindistan, yıllık 1 milyon TEU üretim kapasitesine sahip bir konteyner üretim tesisini hayata geçirmeyi hedefliyor. Bu kapsamda hükümet, önümüzdeki beş yıl boyunca 1 milyar ABD doları tutarında bir konteyner üretim destek programı açıkladı.

Ayrıca, konteyner ekosistemi ve yeni taşımacılık hattının devreye alınmasıyla bağlantılı olarak liman kapasitesini artırmayı amaçlayan uygun projeler için 1,6 milyar ABD doları tutarında kaynak ayrıldı. Finansmanı sağlanacak projeler arasında, V.O. Chidambaranar Liman Otoritesi tarafından yürütülen dış liman (outer harbor) projesi de bulunuyor. Projede, denizyolu, limanlar ve demiryolu bağlantılı lojistik faaliyetleri kapsayan entegre bir yaklaşım çerçevesinde Indian Railway Finance Corporation da yer alacak.



NB1092 Isle of Islay CMAL'e Teslim Edildi



Cemre Tersanesi tarafından inşa edilen yolcu feribotu NB1092 Isle of Islay, 15 Ocak 2026 tarihinde İskoç feribot işletmecisi CMAL'e (Caledonian Maritime Assets Limited) teslim edildi.

SUMMARY

The passenger ferry NB1092 Isle of Islay, built by Cemre Shipyard, was delivered on 15 January 2026 to the Scottish ferry operator CMAL (Caledonian Maritime Assets Limited).

Dört eş geminin ilki olan Isle of Islay, güvenliği önceliklendiren ve yolcu konforunu üst seviyeye taşıyan yenilikçi tasarımıyla İskoçya'daki ada topluluklarına hizmet verecek. Geminin konsept tasarımı naValue ve müşteri tasarım ekibi tarafından gerçekleştirilirken; detay tasarım ve mühendislik geliştirme süreci LMG Marin liderliğinde, Cemre Tersanesi bünyesindeki ekiplerin iş birliğiyle yürütüldü.

Maksimum operasyonel verimlilik ve artırılmış yolcu konforu hedefiyle optimize edilen gemi, teslim aşamasındaki kardeş gemilerle birlikte CMAL filosunun kapasite

tesini yüzde 40 oranında artıracak. Isle of Islay, ana ve kaldırılabilir güvertelerinde toplam 450 yolcu ve 100 otomobil ya da ana güvertede 14 ticari araç taşıma kapasitesine sahip. Gemi, eş gemisi Loch Indaal ile birlikte Clyde ve Hebrides ağının en yoğun hattında görev yapacak.

95 metre uzunluğundaki feribot, geleneksel yeni inşa gemilere kıyasla karbon ayak izini önemli ölçüde azaltan dizel-elektrik hibrit sevk sistemiyle donatıldı. Isle of Islay ve üç eş gemisinde ayrıca dikey eksenle dönen kanatlara sahip Voith Schneider tahrik üniteleri kullanılıyor. Bu sistem, geminin manevra kabiliyetini, kontrol hassasiyetini ve operasyonel güvenliğini belirgin şekilde artırıyor.

Yolcu alanları, gemiye adım atıldığı andan itibaren konforlu ve çağdaş bir deneyim sunacak şekilde tasarlandı. Çocuk bakım ve ebeveyn odası, ilk yardım odası, kafeterya, düzenli ve sık bir bagaj alanı ile geniş manzaraya sahip, yüksek konforlu oturma salonları gemide öne çıkan bölümler arasında yer alıyor. Ayrıca gemi, erişilebilirlik kriterleri gözetilerek tasarlandı; hareket kabiliyeti kısıtlı yolcular dahil tüm yolcuların alanları güvenli ve rahat şekilde kullanabilmesi sağlandı.

Cemre Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Gülcek, teslimata ilişkin yaptığı açıklamada şu ifadeleri kullandı: "İskoçya için inşa ettiğimiz Isle of Islay'ı başarıyla teslim etmenin gururunu yaşıyoruz. CMAL ve Cemre ekiplerinin aynı hedef doğrultusunda büyük bir uyum ve özveriyle yürüttüğü iş birliği sonucunda, her detayıyla gurur duyduğumuz son derece başarılı bir gemi ortaya çıktı. Süreçte emeği geçen tüm çalışma arkadaşlarımıza ve paydaşlarımıza içtenlikle teşekkür ediyorum. İnşası devam eden üç kardeş gemi de ekiplerimizin titiz çalışmalarıyla ilerliyor ve aynı kalite anlayışıyla teslim hazırlanıyor."

Cemre Tersanesi Proje Müdürü Recep Portakal ise şunları kaydetti: "Bu zorlu süreç boyunca CMAL ve CalMac ekipleriyle birlikte çalışmak bizim için büyük bir ayrıcalıktı. Ada toplulukları için bir feribotun yalnızca bir ulaşım aracı olmadığını biliyoruz. İnsanları güvenle bir noktadan diğerine taşıırken aynı zamanda konfor sunmalı ve yolculuk sırasında hatırlanacak anılara ev sahipliği yapmalıdır. Tüm iş ortaklarımızla birlikte bu deneyime katkı sunmaktan büyük gurur duyuyor, kardeş gemilerin de tersanemizden ayrılarak ada topluluklarına hizmet edeceği günü heyecanla bekliyoruz."

Almark Logistics, Rusya ve Belarus'a Deniz Yolu Taşımalarını Yüzde 45 Artırdı

Almark Logistics, Rusya ve Belarus'a deniz yolu taşımalarını geçen yıl yüzde 45 artırdı. Almark Logistics Genel Müdürü Onur Güvenler, "45'lik konteyner kullanımımızın yaygınlaşması, operasyonel verimliliğimizi artırarak müşterilerimize önemli rekabet avantajı sağladı." dedi.

SUMMARY

Almark Logistics increased its seaborne transportation volumes to Russia and Belarus by 45 percent last year. Commenting on the growth, Almark Logistics General Manager Onur Güvenler stated that the wider adoption of 45-foot containers has enhanced operational efficiency and delivered a significant competitive advantage for customers.



■ Almark Logistics
Genel Müdürü Onur Güvenler

Rusya, çevre ülkeleri ve Türk Cumhuriyetleri'nde etkili lojistik çözümleriyle fark yaratan Almark Logistics, son 1 yılda Rusya ve Belarus'a yönelik deniz yolu taşımalarında 45'lik konteyner kullanımını yüzde 45 artırdı. Almark Logistics Genel Müdürü Onur Güvenler, Rusya ve Belarus'a multimodal taşımacılık hizmetlerinin önemli oranda geliştiğini belirtti. Güvenler, özellikle transit taşımalarda yüklerin kara yoluyla limanlara getirilip 45'lik konteynerlere aktarılmasıyla elde ettikleri verimlilik artışına ilişkin şu bilgileri paylaştı: "Deniz yolunda yeni acente anlaşmaları gerçekleştirirken, verdiğimiz taahhütler ile daha uygun navlunlar vermeye başladık. Transit gümrükleme ve operasyonel süreçlerimiz daha da hızlandı. Özellikle araç ve makine yedek parçası taşımalarımızda belirgin yük-selişler oldu. Genel olarak, bu hatlarda 45'lik konteyner kullanımımızın yaygınlaşması, kapıdan kapıya teslimatlarda hem operasyonel verimliliğimizi güçlendirdi hem de müşterilerimize rekabet avantajı sunmamızı sağladı."

Artan taşıma hacmi, transit süreleri de kısalttı

Artan hacimle birlikte taşıma rotalarında önemli ölçüde çeşitlenme ve optimizasyon sağladıklarını ifade eden Güvenler, Ambarlı, Gebze, İzmir ve Mersin bölgelerinden Novorossiysk ve St. Petersburg hattında çalıştıkları armatör sayısını artırdıklarını dile getirdi. Güvenler, "Servis sayımız çoğaldı, transit sürelerimiz kıaldı. Rusya ve Belarus'a yönelik taşımalarımızda, artan talebe paralel olarak hem kalkış hem de varış limanlarımızda yeni hatlar ve süre avantajları sunan değişiklikleri uygulamaya aldık." diye konuştu.



Esneklikle birlikte maliyet ve rekabet avantajı sağladı

Güvenler, daha sık gemi çıkışları ile yük planlamalarında esnekliklerinin arttığını vurguladı. Rusya içerisinde, kara yolunda yüksek hacimli taşıma kapasitesine sahip özel dorseleri devreye aldıklarını dile getiren Güvenler, depo – liman – son teslimat noktası arasında "shuttle" taşımacılık modeliyle zaman ve maliyet optimizasyonu sağladıklarını kaydetti. Güvenler, "Rusya'daki iç dağıtım ağına da önemli güncellemeler yaptık. Özellikle Moskova, St. Petersburg, Kazan, Rostov, Krasnodar ve Belarus-Minsk gibi ana merkezlere kapıdan kapıya taşımalarımızı güçlendirdik. Bu da müşterilerimize maliyet ve rekabet avantajı sağladı." dedi.

Son yıllarda global pazarda güçlü bir genişleme süreci yürüttüklerini de belirten Güvenler, Avrupa ve Kuzey Amerika'da alt yapılarını genişlettiklerine dikkati çekti. Güvenler, özellikle Amerika taşımalarında ciddi bir büyümeye hedeflediklerini ve ABD'de kendi ofislerini açmayı planladıklarını da sözlerine ekledi.

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



PerCon2026
Cruise - Rhodes
Program
15 - 18 APRIL 2026



info@perconmeets.com

for All Details
www.perconmeets.com



+90 533 240 25 35



Luca Dini Tasarımıyla Üretilecek 50 Metrelik Ada Elite Yeni Yatının Omurgası Döşendi

Türk tersanesi Ada Yacht Works ile İtalyan tasarım stüdyosu Luca Dini Design & Architecture, DaGuSha VII adı verilen 49,9 metrelik yeni süperyatın omurgasının kızığa konulduğunu duyurdu.

SUMMARY

Turkish shipyard Ada Yacht Works and Italian design studio Luca Dini Design & Architecture have announced that the keel of a new 49.9-metre superyacht, named DaGuSha VII, has been laid.

Yeni inşa edilen yat, tersanenin 50 metrelik serisinin dördüncü gövdesi olurken, aynı zamanda İtalyan stüdyo tarafından tamamen tasarlanan yeni Elite serisinin ilk modeli olma özelliğini taşıyor. İnşa süreci Ada



Yacht Works'ün tesislerinde resmen başlarken, DaGuSha VII'nin 2028 yılında teslim edilmesi planlanıyor.

Tersane ile tasarım stüdyosu arasındaki iş birliği, geçtiğimiz yıl Monaco Yacht Show'da tanıtılan 50 metrelik Legasea'nın iç mekân tasarımıyla başlamıştı. Ortaklık, hâlihazırda inşa süreci devam eden ve iç

tasarımları Luca Dini imzası taşıyan iki ek proje ile daha da güçlendi.

Luca Dini Design & Architecture Başkanı ve CEO'su Luca Dini, projeye ilişkin yaptığı açıklamada şu ifadeleri kullandı: "Bu proje, Ada Yacht Works ile ortaklığımızda yeni bir dönemi temsil ediyor. Hem dış hem de iç tasarımı üstlenmemiz, oran, uyum ve yaşam tarzının mükemmel biçimde hizalandığı bütüncül bir tasarım dili oluşturmamıza olanak sağladı. Elite serisiyle, kendine özgü 50 metrelik bir platformun evrimine katkıda bulunmaktan ve ortak vizyonumuzun hayata geçtiğini görmekten gurur duyuyoruz."

Elite Serisinde Temiz Mimari Hatlar ve Güçlü İç-Dış Mekân Uyumu Öne Çıkıyor

Çelik gövde ve alüminyum üst yapı ile inşa edilecek olan yeni yat, önceki modellerde olduğu gibi 499 GT hacim sunarken; stüdyoya göre "verimlilik, konfor ve çağdaş zarafeti" bir araya getirecek. Elite serisinde, temiz ve mimari hatlarla tanımlanan yeni bir tasarım yaklaşımı benimsenirken, iç ve dış mekânlar arasındaki güçlü uyum öne çıkıyor.

DaGuSha VII, 14 misafire kadar konaklama imkânı sunan altı kabine sahip olacak. Ayrıca 10 kişilik mürettebat için beş ayrı kabin bulunacak. Yatın, çift MAN motor ile azami 16,5 knot hıza ve 12 knot seyir hızına ulaşması bekleniyor. Gemi mimarisi Ginton Naval Architects tarafından üstlenilirken, mühendislik çalışmaları The Circle Naval Architecture tarafından yürütülüyor. Teknik özellikler arasında 8,9 metre genişlik (beam) ve 2,6 metre su çekimi (draught) yer alıyor.



Lüks Keşif Kruvaziyer Gemisi, Sürdürülebilir Kruvaziyer İçin Tasarlanmış Yelkenlere Sahip Olacak



Lüks keşif kruvaziyerlerinde yeni bir dönemin habercisi olarak görülen Atlas Ocean Voyages, Çin'de inşa edilecek yeni keşif gemisi Atlas Adventure'ın tasarımlarını açıkladı. Şirket, 400 yolcu kapasitesine sahip lüks bir keşif yelkenlisi olarak tanımladığı gemiyi sektöre sunuyor.

SUMMARY

Atlas Ocean Voyages, heralded as ushering in a new era of luxury expedition cruising, has unveiled the designs for its new expedition ship, Atlas Adventure, which will be built in China. The company presents the vessel as a luxury expedition sailing yacht with a capacity of 400 passengers.

Lüks keşif kruvaziyerlerinde yeni bir dönemin habercisi olarak görülen Atlas Ocean Voyages, Çin'de inşa edilecek yeni keşif gemisi Atlas Adventure'ın tasarımını açıkladı. Şirket, 400 yolcu kapasiteli bu lüks keşif yelkenlisini sektöre sunuyor.

26.000 gros ton büyüklüğündeki gemi, 210 metre uzunluğunda olacak. Arktik ve Antarktik keşiflere uygun Ice Class 1B (Polar Category C) gövdesiyle dikkat çeken Atlas Adventure'ın en çarpıcı özelliği, büyük karbon fiber yelkenleri. Bu sayede geminin hava draftı 68,5 metreyi bulacak.

Gemide ayrıca Sürdürülebilir Çift Kaynaklı İtme Sistemi bulunacak. Sistem, Wärtsilä çift yakıtlı motorlar ve 9 megavat kapasiteli elektrik-hibrit batarya ile desteklenecek. Seyir hızı 14 knot, tasarım hızı ise 16 knot olacak. Yelken destekli teknoloji uygun koşullarda kullanılarak yakıt tüketimini %40'a kadar azaltacak. Gemide ayrıca sıfır hız stabilizatörleri ve iki dikey yüzgeç stabilizatörü yer alacak.

Atlas Ocean Voyages, 2019 yılında Portekizli yatırımcı Mystic Invest Holding tarafından kuruldu. Şirket, nehir kruvaziyerleri ve

Almanya merkezli Nicko Cruises yatırımlarına da sahip. Atlas, ilk gemisi World Navigator'ı (200 yolcu, 9.923 gros ton) 2021'de hizmete aldı; ardından World Traveler ve World Voyager devreye girdi. Bu gemiler, Portekiz'deki West Sea – Viana tersanesi'nde inşa edildi. Mystic, iki ek gemiyi ise tamamlayıp Windstar Cruises için satıyor.

Atlas Adventure için Aralık 2025'te China Merchants Cruise Shipbuilding ile yaklaşık 300 milyon dolarlık bir sözleşme imzalandı; sözleşmede üç gemiye kadar opsiyon da bulunuyor. Geminin 2028 sonlarında hizmete girmesi planlanıyor.

Güzergahı ise Japonya'dan başlayacak; Kasım 2028'de Çin, Vietnam, Kamboçya, Tayland, Malezya, Endonezya, Singapur ve Filipinler limanlarını ziyaret edecek. Şubat ve Mart 2029'da ise Seyşeller ile Güney ve Doğu Afrika keşifleri yapılacak.

Atlas Adventure, lüks ile keşif yeteneklerini bir araya getiren yeni trendi temsil ediyor. Gemide yedi restoran, beş lounge, kokteyl ve açık hava barları, yüzme havuzu ve açılır kapalı marin bulunacak. Karaya erişim ve keşifler için ise Zodiac botlar ve motorbot filosu görev yapacak.

35 Metrelik Southern Wind SW108 Yatı Kalantis, Cape Town'da Deniz Denemelerinde

35,31 metre uzunluğundaki Southern Wind yelkenli yatı Kalantis, Güney Afrika'nın Cape Town kıyılarında gerçekleştirilen deniz denemeleri sırasında görüntülendi.

SUMMARY

The 35.31-metre Southern Wind sailing yacht Kalantis has been spotted during sea trials off the coast of Cape Town, South Africa.

SW108 serisinin üçüncü gövdesi olarak denize indirilen Kalantis, 2023 ve 2024 yıllarında suya indirilen kardeş yatlar Gellicaux ve Kiboko 4'ün ardından seriye katıldı. Southern Wind tarafından "sahibinin güçlü kişiliğini yansıtan" bir yat olarak tanımlanan Kalantis, seriye özgün ve ayırt edici bir karakter kazandırıyor.

Yatın dış tasarımı Nauta Yachts imzası taşıırken, deniz mimarisi Farr Yacht Design tarafından geliştirildi. Armatörün net talebi; dünyanın uzak bölgelerini keşfederken tam konforun keyfini sürmek ve aynı zamanda

yarış parkurlarında ciddi bir rekabet performansı ortaya koymak yönündeydi.

Tam karbon kompozit olarak inşa edilen Kalantis, karbon gövde, güverte ve bölmelere sahip. Ayrıca yüksek modüllü direk ve bom, kaldırılabilir salma ve geniş kapsamlı titanyum donanımlarla donatıldı. Güverte yerleşimi, armatörün mümkün olduğunca fazla doğal ışık talebi doğrultusunda tasarlandı. Yeni tasarlanan üst yapı (coachroof) üzerindeki merkezi tavan penceresi (skylight), salondan ileriye doğru görüş imkânı sunuyor.

Kalantis, dört kamaralı yerleşim planıyla sekiz misafire kadar konaklama kapasitesi sunuyor. Armatör süiti baş tarafta konumlanırken, üç ek misafir kamarası orta bölümde yer alıyor. Baş taraftaki VIP süit, armatör tarafından "Petit Salon" olarak adlandırılıyor ve ihtiyaca göre stüdyo, tek kişilik kabin ya da çift ranzalı kabine dönüştürülebilir. Bu düzenleme, salonun yemek ve oturma alanlarını kapsayan geniş L şeklinde bir sosyal alan oluştururken, sancak baş tarafta bir TV lounge alanı da sunuyor.

Southern Wind'in "Smart Custom" felsefi doğrultusunda tasarlanan Kalantis'in güvertesi, yaşam alanlarını üst seviyeye taşıyacak şekilde özelleştirildi. "Seaside Lounge" olarak adlandırılan yenilikçi kış ayna ve arka güverte düzeni açılarak beach club alanına dönüşüyor ve misafirlere denize doğrudan erişim sağlıyor. Bu alanın altında yer alan lazarette, su oyuncakları ve su sporları ekipmanları için depolama alanı sunuyor. Ön güverte ise, özel üretim 5,2 metrelik karbon tender için girintili bir saklama alanıyla özelleştirildi. Bu alan, tender suya indirildiğinde ek bir dinlenme alanına dönüşebiliyor. Performans tarafında ise Kalantis, tek bir Cummins motorla donatıldı.





Hargrave Yapımı Yükseltilmiş Kaptan Köşküne Sahip Oikos Yatı Teslimata Hazırlanıyor

33,52 metre uzunluğundaki Hargrave yapımı raised pilothouse yat Oikos, yeni sahibine teslim edilmek üzere Fort Lauderdale'a ulaştı. Yat, burada gerçekleştirilecek son donatım ve hazırlık çalışmalarının ardından resmi olarak teslim edilecek.

SUMMARY

The 33.52-metre Hargrave-built raised pilothouse yacht Oikos has arrived in Fort Lauderdale ahead of her delivery to her new owner. The yacht will officially be handed over following final outfitting and preparation works to be completed there.

Tayvan'da inşa edilen ve 2026 yılında teslim edilen Oikos, Hargrave'in raised pilothouse serisinin ikinci gövdesi olma özelliğini taşıyor. Yatın dış tasarımı ve de-

niz mimarisi, Hargrave Custom Yachts ile Jack Sarin Naval Architects iş birliğinde geliştirildi. 200 groston hacme sahip olan model, GRP gövde ve üst yapı ile inşa

edildi. Deneyimli Hargrave armatörlerinin geri bildirimleri doğrultusunda geliştirilen platform; artırılmış genişlik, daha yüksek stabilite ve uzun süreli seyirler için geliştirilmiş performans özellikleri sunuyor. Hem iç hem de dış mekânlarda armatör odaklı özelleştirmelere yer verilen Oikos, kişiselleştirilmiş yaşam alanlarıyla dikkat çekiyor.

Yatın 2024 yılında gerçekleşen satışının ardından Fort Lauderdale'a varışı, teslimat öncesindeki en önemli aşamalardan biri olarak öne çıkıyor. Son hazırlıkların tamamlanmasıyla birlikte Oikos'un özel kullanımına başlaması planlanıyor.



Palladino Yacht Design'dan 85 Metrelik, Altı Güverteli Yeni Süperyat Konsepti

Palladino Yacht Design, şık dış tasarımı, geniş yaşam olanakları ve çok katlı yerleşim planı boyunca kesintisiz mekân akışı anlayışıyla şekillenen 85 metrelik, altı güverteli yeni bir süperyat konseptini tanıttı. Modern bir amiral gemisi platformu olarak kurgulanan proje, zarif dış hatları esnek sosyal ve eğlence alanlarıyla birleştiriyor.

SUMMARY

Palladino Yacht Design has unveiled a new 85-metre, six-deck superyacht concept shaped by sleek exterior styling, expansive onboard amenities and a seamless sense of spatial flow throughout its multi-deck layout. Conceived as a modern flagship platform, the project combines elegant exterior lines with flexible social and entertainment spaces.

Altı güverteli konsept; rafine dış çizgiler, bu ölçekte bir yat için kapsamlı donanım ve yaşam alanları ile tüm güverteler boyunca açıklık hissinin korunması olmak üzere üç temel tasarım hedefi etrafında şekillendirildi. 85 metrelik yat, geniş cam yüzeyler ve esnek güverte düzenlemeleriyle tanımlanan çağdaş bir profile sahip.

En üst seviyede yer alan 6. Güverte, güneşlenme, manzara izleme veya ek davet alanı olarak kullanılmak üzere tasarlanmış açık hava bir alan sunuyor. Katlanabilir korkuluklar sayesinde bu alan gerektiğinde helikopter pisti olarak da yapılandırılabilir.

Bir alt seviyedeki 5. Güverte, konseptin ana eğlence merkezlerinden biri olarak öne çıkıyor. Yükseltilmiş gözlem salonu, kubbeli bir skylight etrafında konumlandırılmış





güneşlenme minderleri ve açılır kapanır tente sistemine sahip büyük bir jakuzi dış mekânı tanımlıyor. Sürgülü cam kapılar, kıç güverteyi 20 misafire kadar ağırlayabilen sky lounge ve gayriresmî yemek alanına bağlıyor. Modüler mobilyalar sayesinde alan açık plan lounge ya da disko alanına dönüştürülebiliyor. Bu güvertede ayrıca soyunma odaları, servis mutfakları ve özel bir masaj odası bulunuyor.

Operasyonel ve wellness işlevleri 4. Güverte'de toplanıyor. Bu seviyede kaptan köşkü (pilothouse), kaptan ve mürettebat kamaraları ile birlikte medya odası, sauna içeren spor salonu ve özel sinema salonu gibi misafirlere yönelik alanlar yer alıyor. Ayrıca bu güvertede ek bir misafir kamarası da konumlandırılmış durumda.

Ana sosyal güverte olarak tasarlanan 3. Güverte'de ana salon, resmi yemek salonu ve mutfak, merkezi bir atrium giriş alanı etrafında planlanmış. Kıç taraftaki açık alanlarda barlı bir lounge, sohbet çukuru (conversation pit) ve kıç aynaya doğru uzanan elektronik ayarlı güneşlenme minderleri bulunuyor. Bu seviyeye entegre edilen, iki adet yedi metrelik tender için tasarlanmış tender garajına martı kanadı (gull-wing) kapılar üzerinden erişim sağlanıyor.

Konaklama alanları 2. Güverte'de yer alıyor. Bu güvertede armatör süitiyle birlikte yedi misafir kamarası bulunuyor. Armatör alanında özel lounge, ofis ve dışa doğru katlanabilir bölümlerle güneşlenme ve yüzme platformlarına dönüşebilen veranda yer alıyor. Bu güverteye entegre edilen tender dry dock alanı ise 12 metrelik bir yüzme havuzuna dönüştürülebilecek şekilde tasarlanarak konseptin esnek yaşam alanları vizyonunu güçlendiriyor.

Yatın en alt seviyesindeki 1. Güverte'de makine dairesi, mürettebat alanları ve dalış odası içeren kıç tender garajı bulunuyor. Birden fazla erişim kapısı, yüzme platformu veya yanaşma istasyonuna dönüşebilecek şekilde tasarlanarak yatın suyla doğrudan bağlantısını pekiştiriyor.

31 Metrelik İlk Horizon FD100 Skyline'a İlk Bakış

Horizon Yachts, Avustralya pazarı için özel olarak inşa edilen ve 2026 Horizon Open House etkinliğinde dünya prömiyerini gerçekleştirmesi planlanan, dünyanın ilk 30,94 metrelik FD100 Skyline modelinin yakında suya indirileceğini duyurdu. SuperYacht Times, yeni serinin 15 numaralı gövdesini (Hull 15) denize indirilmeden önce ilk kez yerinde inceledi.

SUMMARY

Horizon Yachts has announced the upcoming launch of the world's first 30.94-metre FD100 Skyline, custom-built for the Australian market and scheduled to make her global debut at the 2026 Horizon Open House. SuperYacht Times took an exclusive first look onboard Hull 15 of the new series ahead of her launch.

FD100, Tayvanlı tersanenin Fast Displacement Serisi ile özdeşleşen yüksek hacimli performans anlayışını, şık Skyline estetiğiyle birleştirerek mekân, stil ve yaşam alanlarına yeni bir yorum getiriyor. Yat, daha ilk bakışta güçlü yatay hatlar, geniş cam yüzeyler ve net tasarım detaylarıyla çağdaş bir profil ortaya koyuyor. Özel tasarım siyah radar kemeri, FD Serisi'nin silüetini güçlendirirken Skyline konseptini daha dinamik bir estetikle tamamlıyor. Akıcı dış tasarım, açıklık hissini ve modern çizgileri ön plana çıkarıyor.

Açık yaşam alanları, iç mekânın doğal bir uzantısı olarak tasarlanarak kesintisiz iç-dış mekân akışını destekliyor ve sosyalleşme ile davetler için ideal bir ortam sunuyor. Kıç güvertedeki lounge alanı; alçak oturma grupları, yumuşak döşemeler ve tik kaplama ile panoramik manzaralar eşliğinde resort tarzı bir atmosfer yaratıyor. Misafirler, parlak taş detaylara ve

özenli aydınlatmaya sahip heykelsi tasarımlı barda akşam buluşmalarının keyfini çıkarabiliyor.

Üst güvertede öne çıkan unsurlardan biri ise ambiyans aydınlatmalı ve ısıtmalı jakuzi. Etrafını saran oturma alanları rahat bir sosyalleşme ortamı sunarken, cam koruluklar ufuk çizgisine kesintisiz bir görüş sağlıyor. Geniş cam yüzeyler ana güverteyi doğal ışıkla doldurarak misafirlerin çevredeki deniz manzarasıyla bağını güçlendiriyor. Ana salon, yüksek parlaklıkta ahşap yüzeyler ile siyah-beyaz lake dokunuşların bir araya geldiği zarif bir atmosfer sunuyor.

Salondan akıcı bir şekilde geçilen açık plan mutfak tasarımı ise FD100 modelinde bir ilk olma özelliği taşıyor. Sadece işlevsel bir alan olmanın ötesine geçen bu tasarım, sosyal yaşamın merkezinde konumlandırılmış bir buluşma noktası olarak kurgulanmış.



Mutfığın en dikkat çekici unsurlarından biri, yarım daire formunda yerleştirilmiş mat siyah oluklu kolonlarla desteklenen Serenity Gold taş mutfak adası. Farklı yüzey dokularına sahip gunmetal ve siyah armatürler ile paslanmaz çelik detaylar, işlevsellik ile sofistike estetiği dengeliyor.

FD Serisi'nin beş kamaralı yerleşim planı doğrultusunda tasarlanan yat, 10 misafire kadar konaklama imkânı sunuyor. Ana güvertede yer alan tam genişlikte (full-beam) armatör süiti, okyanus manzarası eşliğinde özel bir yaşam alanı sunuyor.

Alt güvertede konumlanan dört adet ebeveyn banyolu (ensuite) misafir kamarası ise yumuşak kavisli mobilyalar, yüksek parlaklıkta ahşap yüzeyler ve krem tonlu tekstillerle konforlu bir atmosfer sağlıyor. Üç mürettebat kamarasında, kaptan dâhil olmak üzere beş kişiye kadar mürettebat konaklayabiliyor.

Köprü güvertesinin ön bölümünde yer alan kaptan köşkü (pilothouse), siyah deri kaplamalar, parlak paslanmaz çelik detaylar ve dinlenme amaçlı bir kanepe ile modern bir komuta merkezi olarak tasarlandı.



Performans tarafında ise FD100 Hull 15, hidrolik hi-lo yüzme platformu ve su sporları ekipmanları ile tenderlara erişim sağlayan bir garajla donatıldı. Çift MAN ana makine ve Side-Power stabilizasyon sistemleriyle güçlendirilen yat, seyir halinde ve demirde maksimum konfor sunacak şekilde tasarlandı.

123 Metrelik Lürssen Süperyatı Golden Odyssey, Poole Limanı'nda Görüntülendi



Almanya'nın Hamburg kentinde kapsamlı bir refit sürecini tamamlayan 123,23 metre uzunluğundaki süperyat Golden Odyssey, Birleşik Krallık'ın Poole Harbour limanında demirli halde görüntülendi.

SUMMARY

The 123.23-metre superyacht Golden Odyssey, which recently completed an extensive refit in Hamburg, Germany, has been spotted docked in Poole Harbour, United Kingdom.

2015 yılında Alman tersanesi Lürssen Yachts tarafından teslim edilen 7.690 groston-

luk (GT) motoryat, Francis Design imzalı zarif dış tasarımı, Alberto Pinto tarafından tasarlanan iç mekânları ve tersane tarafından geliştirilen deniz mimarisiyle dikkat çekiyor.

Ana güvertedeki beach club alanına inen çift görkemli merdivenle misafirlerini karşılayan Golden Odyssey, 15 kamarasında toplam 30 misafire kadar konaklama imkânı sunuyor. Yatta ayrıca 70 kişiye kadar mürettebat görev yapabiliyor.

Yata ayrılmış özel armatör güvertesinde iki master süit, özel bir spa ve wellness alanı ile jakuzi ve açık hava yemek alanı bulunan izole bir teras yer alıyor.

Öne çıkan özellikler arasında sertifikalı bir helikopter pisti (helideck), 42.000 litrelik

yüzme havuzu, denize doğrudan erişim sağlayan geniş beach terrace alanları ve büyük boy tender filosu bulunuyor.

Çift MTU dizel-elektrik motorla donatılan Golden Odyssey, 15 knot seyir hızına ulaşırken maksimum 21 knot sürata çıkabiliyor. Yat ayrıca 7.250 deniz mili gibi etkileyici bir menzil sunuyor.



Sea Business World

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

www.seabusinessworld.com

KARİYER

MARKA
DANIŞMANLIĞI

www.kariyermarkadanismanligi.com

MEDYA
İLETİŞİM
REKLAM
PROJE YÖNETİMİ
ORGANİZASYON HİZMETLERİ

YAPI MAGAZİN

www.yapimagazin.com

İNŞAAT, MİMARLIK, MALZEME, YAPI TEKNOLOJİLERİ DERGİSİ

hs HAVUZ & SAUNA

www.havuzsauna.com

HAVUZ, SAUNA, SPA, PEYZAJ MİMARLIĞI DERGİSİ

MAIB'den Çarpıcı Kuzey Denizi Raporu: Tamamen Önlenebilirdi

Birleşik Krallık Deniz Kaza Araştırma Şubesi (MAIB), Ekim 2023'te Almanya açıklarındaki Kuzey Denizi'nde meydana gelen ve beş denizcinin hayatını kaybettiği iki yük gemisinin çarpışmasına ilişkin nihai raporunu yayımladı. 82 sayfalık raporda kazanın "tamamen önlenebilir" olduğu vurgulanırken, her iki geminin mürettebatının tutumu "pervasız" olarak nitelendirildi. Ayrıca Alman Bight Gemi Trafik Hizmetleri'nin (VTS) müdahale süreci de eleştirildi.

SUMMARY

The UK's Marine Accident Investigation Branch (MAIB) has released its final report into the collision between two cargo vessels in the German sector of the North Sea in October 2023, which claimed the lives of five seafarers. In its 82-page report, MAIB concluded that the accident was "wholly avoidable," describing the conduct of the crews on both vessels as "reckless." The report also criticized the intervention process of the German Bight Vessel Traffic Service (VTS).

Soruşturma, hayatını kaybeden beş denizcinin Isle of Man bayraklı genel kargo gemisi Verity'de görev yapması nedeniyle Birleşik Krallık tarafından yürütüldü. 2001 inşa küçük ölçekli yük gemisi Verity, 24 Ekim 2023 sabahı saat 05.00 sularında, Almanya'dan Birleşik Krallık'a doğru 3.262 ton çelik rulo yüküyle seyrederken, Bahamalar bayraklı dökme yük gemisi Polesie ile çarpıştı. Polesie'nin 20 kişilik mürettebatı bulunuyor ve gemi Almanya'dan İspanya'ya 32.997 ton yemlik arpa ve buğday taşıyordu. Çarpışma anında

Polesie'nin sürati yaklaşık 12 knot olarak kaydedildi.

Çarpışma sonucunda Verity'nin bordasında, çift dip tankında ve ambarında büyük bir yarık oluştu. Gemi kısa sürede sancak tarafa yatarak beş dakikadan kısa bir sürede battı. Mürettebat kazanın ardından toplanmış olsa da hayatta kalma kıyafetlerini giymeye zaman bulamadı. Beş denizci hayatını kaybederken, kaptanın cansız bedenine ulaşıldı; dört kişi ise kayıp olarak kayda geçti. Verity daha sonra sudan çıkarılarak inceleme alındı.

MAIB raporunda, Verity'nin yaşı ve tonajı nedeniyle bir Seyir Veri Kayıt Cihazı (VDR) taşımadığı belirtildi. Ayrıca kilit personelin hayatını kaybetmiş olması ve bazı müla-katlara getirilen kısıtlamalar nedeniyle Polesie'nin vardiya zabitanın karar süreçleri ile Alman Bight VTS personelinin müdahalesine ilişkin tüm gerekçelerin netleştirilemediği ifade edildi.

Vardiya Zabıtlarında Önemli Eksiklikler Bulundu

Buna rağmen yapılan kapsamlı inceleme sonucunda, her iki geminin vardiya zabıtları tarafından Denizde Çatışmayı Önleme



Uluslararası Kuralları'nın (COLREG) uygulanmasında "önemli eksiklikler" bulunduğu tespit edildi. Raporda özellikle, kurallar gereği yol vermekle yükümlü olan tarafın Verity olduğu vurgulandı.

MAIB, her iki vardiya zabitanın de manevra alanlarının seyir tehlikeleri veya yoğun trafik nedeniyle ciddi şekilde kısıtlanmamış olmasına rağmen, gemilerin birbirine gereğinden fazla yaklaşmasını kabul ettiğini belirtti. Erken aşamada çok yüksek frekanslı (VHF) telsiz iletişiminin kullanılması halinde tarafların niyetleri konusundaki belirsizliğin giderilebileceği kaydedildi. Çarpışmayı önlemek için sonradan yapılan manevraların ise ne yeterince erken ne de diğer gemi tarafından açıkça algılanabilecek şekilde "net ve kararlı" olduğu ifade edildi. Raporda ayrıca Alman Bight Gemi Trafik Hizmetleri'nin müdahalede geç kaldığı belirtildi. Standart denizcilik haberleş-



me ifadelerinin kullanılmamasının, vardiya zabitelerinin durumun ciddiyetini kavramasına engel olmuş olabileceği değerlendirildi. Kritik bilgilerin aktarımını zorlaştırdığı belirtilen "duplex" VHF kanal kullanımı da eleştirildi. VTS'nin ikinci müdahale girişiminin ise artık çok geç olduğu ve "ters etki" yarattığı ifade edildi.

MAIB, mevcut düzenlemelerde bir eksiklik bulunmadığını ve mevzuat değişikliği önermediğini açıkladı. Bunun yerine, kazanın temel nedeninin seyir güvenliğinin "yol kurallarına" yeterli ölçüde uyulmaması ve mürettebatın çarpışmayı önlemek adına açık ve zamanında hareket etmemesi olduğu vurgulandı.

Raporda şu tavsiyelere yer verildi:

- İlgili armatörlerin, mürettebatlarına seyir vardiyası standartları ve COLREG ku-

rallarına uyum konusunda hatırlatma yapması,

- Almanya Federal Su Yolları ve Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün duplex VHF kanallarını gözden geçirmesi ve personeline uluslararası iletişim protokollerine ilişkin rehberliği güçlendirmesi,
- Isle of Man Gemi Sicili'nin, VDR zorunluluğunun kapsamının genişletilmesi için Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) öneride bulunması.

MAIB, kazanın düzenlemelerden değil, kritik güvenlik kurallarına uyulmamasından kaynaklandığını belirterek, denizde emniyet kültürünün uygulama düzeyinde güçlendirilmesi gerektiğinin altını çizdi.

Disney Adventure, Panama Kanalı'ndan Geçen En Büyük Yolcu Gemisi Oldu

Disney Cruise Line'a ait ultra büyük yolcu gemisi Disney Adventure, 2 Şubat itibarıyla Panama Kanalı'ndan geçerek önemli bir rekora imza attı. Asya'ya doğru devam eden yeniden konumlandırma seferi kapsamında kanaldan geçen gemi, hem gros tonaj hem de yolcu kapasitesi bakımından Panama Kanalı'ndan geçen en büyük kruvaziyer olurken, aynı zamanda 200 bin gros ton eşiğini aşan ilk yolcu gemisi olarak kayıtlara geçti.

SUMMARY

Disney Cruise Line's ultra-large passenger ship Disney Adventure set a significant record on February 2 by transiting the Panama Canal. As part of its repositioning voyage toward Asia, the vessel became the largest cruise ship ever to pass through the canal in terms of both gross tonnage and passenger capacity. It was also recorded as the first passenger ship to exceed the 200,000 gross ton threshold while transiting the Panama Canal.



208.100 gros tonluk Disney Adventure, daha önce bu unvanı elinde bulunduran Norwegian Bliss'ten (168.000 gros ton) yaklaşık 40.000 gros ton, yani yüzde 24 daha büyük. Panama Kanalı Otoritesi, bu geçişin şimdiye kadarki en büyük kruvaziyer transitlelerinden biri olduğunu vurguladı.

342 metre uzunluğa ve 46,4 metre genişliğe sahip olan geminin geçişi, kapsamlı ve çok disiplinli bir koordinasyon gerektirdi. Neopanamax kilitleri, azami 370 metre uzunluk ve 51,25 metre genişliğe kadar gemilere izin verirken, Disney Adventure kilitlerden geçerken her iki yanda yalnızca yaklaşık 2,5 metre (8 feet) boşluk kaldı. Disney Cruise Line, 200 bin gros tonun üzerindeki gemilere sahip üçüncü kruvaziyer şirketi olurken, bu büyüklükte bir gemiyle Panama Kanalı'ndan geçen ilk şirket oldu.

Disney Adventure, Almanya'daki tersaneden Singapur'daki ana limanına doğru ilerlerken, Port Canaveral (Florida)'da mürettebat eğitimi ve Disney World ile koordineli tanıtım çalışmaları için kısa bir mola verdi. Hafta sonu ise Curaçao'ya uğrayarak yakıt ikmali ve lojistik ihtiyaçlarını karşıladı. Disney, gemiyi Genting Hong Kong'un iflas

sürecinin ardından Almanya'daki MV Werften'den devralarak kapsamlı bir yeniden tasarım sürecinden geçirdi. Tamamlanan donatım çalışmalarıyla gemi, Disney karakterleri ve Marvel temalı alanlar içeren özgün bir konseptte kavuşturuldu. 2.111 kamarada 6.700'ün üzerinde yolcu alıyabilen gemide 2.500 kişilik mürettebat görev yapıyor. Mevcut seyir ise yolcu taşımaksızın, yalnızca personel ve mürettebatla gerçekleştiriliyor.

Panama Kanalı Otoritesi, bu geçişin kruvaziyer trafiğinin yoğun olduğu bir döneme denk geldiğini belirterek, sezon boyunca 40 Neopanamax kruvaziyer gemisinin kanaldan geçmesinin beklendiğini açıkladı. Geçtiğimiz hafta Queen Mary 2 (149.214 gros ton) da 24 Ocak'ta başlayan ilk geçişini tamamladı. Bu sezon Panama Kanalı'ndan ilk kez geçen diğer kruvaziyerler arasında AIDAdiva, Brilliant Lady, Celebrity Ascent ve Star Seeker da bulunuyor.

Kış seferlerine ek olarak Panama Kanalı, her yıl ilkbahar ve sonbahar dönemlerinde, Karayipler'den Alaska yaz sezonuna yönelen kruvaziyer gemilerinin yoğun geçişlerine sahne oluyor.





NVR-9000 VDR



NGR 3000 GPS



NVX 3000 NAVTEX



NBW-1000 BNWAS



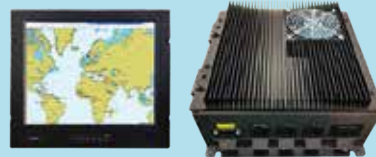
NBI 1000 AIS



**NED 3010
E.SOUNDER**



**AM1000 WIND
SYSTEM**



NES 1000 ECDIS



NVR 3000 VHF DSC



NHR 1500 MF/HF



NFX 3000 W.MAX

Official Sales & Service Representative of NSR Marine in TURKIYE

www.almmarine.com

service@almmarine.com

+90 534 767 0646

sales@almmarine.com

SeaConnect Uygulaması Yayına Başladı

Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Mezunlar Derneği (KTU DUİM MD) öncülüğünde hayata geçirilen SeaConnect Mobil Uygulaması, düzenlenen lansman programı ile resmen yayına başladı.

SUMMARY

"The SeaConnect Mobile Application, developed under the leadership of the Karadeniz Technical University Maritime Transportation and Management Engineering Alumni Association (KTU DUİM MD), was officially launched with a dedicated launch event."

Denizcilik camiasını tek bir dijital çatı altında buluşturmayı hedefleyen SeaConnect; mezunlar, öğrenciler, aktif de-

nizciler ve sektör paydaşları arasında iletişimi, dayanışmayı ve bilgi paylaşımını güçlendiren yenilikçi bir platform olarak KoduGeçer firması tarafından tasarlandı.

Lansman programına; Karadeniz Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı, Trabzon Vali Yardımcısı Fatih Kızıltoprak, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Sürmene Kaymakamı Mehmet Ali Öztürk, Sürmene Belediye Başkanı Hüseyin Azizoglu, Trabzon Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Salih Zeki Çakır, KTU DUİM Mezunlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Kasap ile il ve ilçe protokolü, sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri, akademisyenler, öğrenciler ve çok sayıda davetli katılım sağladı.

Programda SeaConnect uygulamasının tanıtımını gerçekleştiren KTU DUİM Mezunlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Orhan Kasap, yaptığı konuşmada; denizcilik sektörünün dijital dönüşüm ihtiyacına dikkat çekerek, SeaConnect'in yalnızca bir mobil uygulama değil, denizcilik kültürünü ve mesleki dayanışmayı dijital ortama taşıyan stratejik bir iletişim ağı olduğunu vurguladı. Ayrıca bu uygulama ile önümüzdeki dönemde planladıkları birçok organizasyonun ana üssü olacağını belirtti. Denizci bir toplum için gençleri denize ve denizcilikğe özendirmek için seaconnect uygulamasının köprü görevi göreceğini vurguladı.



■ KTU DUİM Mezunlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Orhan Kasap

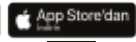


SeaConnect ile Denizcilik Dijitalde Buluşuyor!

Bağlan • Keşfet • Geliş



ŞİMDİ DENEYİN!



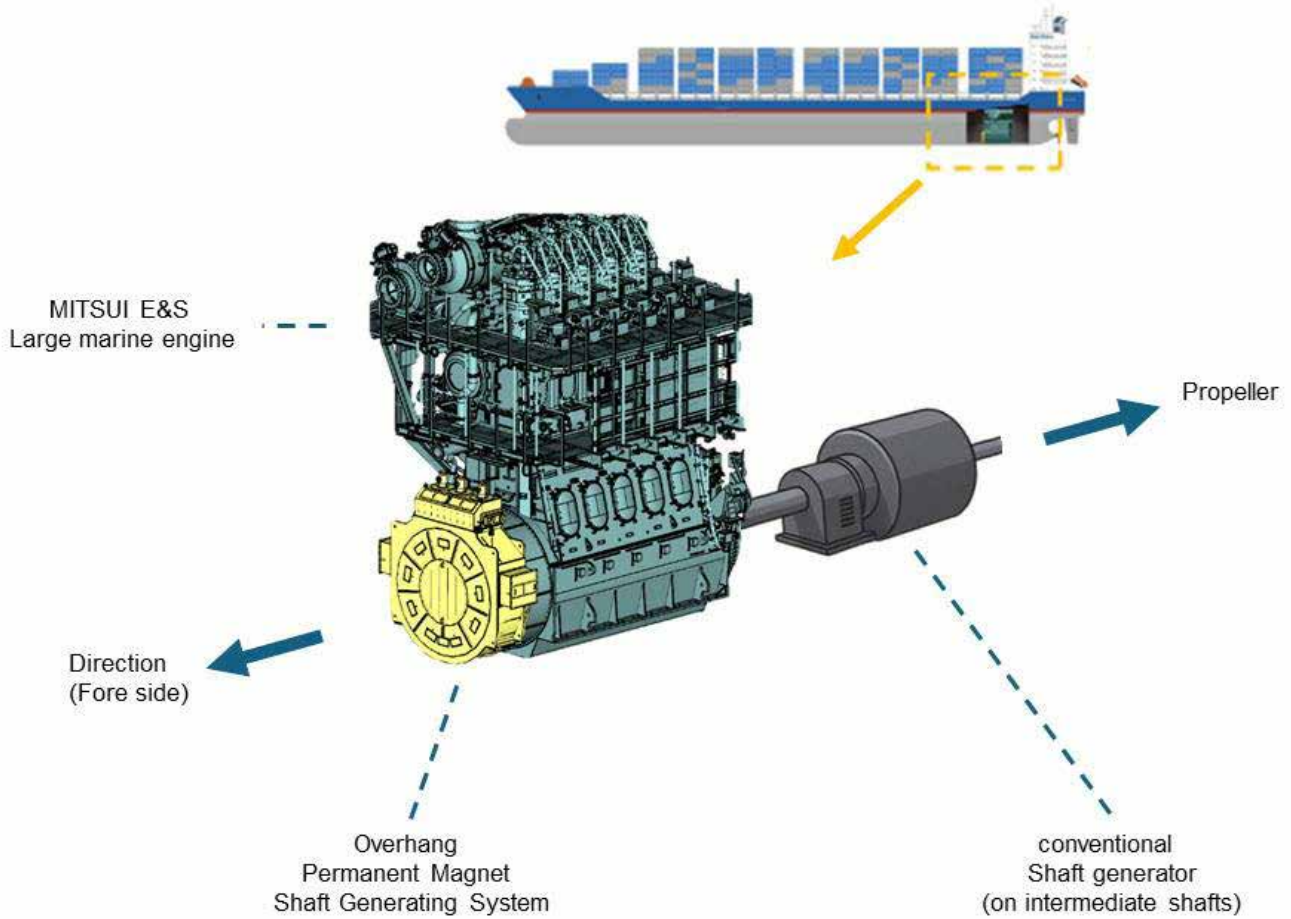
kodugeçer

SeaConnect uygulaması ile;

- Güncel denizcilik haberlerine hızlı erişim,
- Etkinlik ve duyuruların tek merkezden takibi,
- İş ve kariyer fırsatlarının görünür kılması,
- Mezun-öğrenci-sektör etkileşiminin güçlendirilmesi,
- Kurumsal ve mesleki networkün sürdürülebilir şekilde geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

KTÜ DUİM MD tarafından geliştirilen SeaConnect platformu, Türk denizcilik sektöründeki insan kaynağını dijital ortamda daha güçlü ve vizyoner bir yapıya kavuşturmayı amaçlıyor. Platform, genç denizcilerden sektörün deneyimli profesyonellerine kadar geniş bir kullanıcı kitlesine hitap edecek şekilde kurgulandı.

Mitsui'den Büyük Deniz Motorları İçin Yeni Nesil Şaft Jeneratör Sistemi



Mitsui E&S ile Taiyo Electric, büyük deniz motorları için Overhang Permanent Magnet Shaft Generating System (Sarkık Tip Daimi Mıknatıslı Şaft Jeneratör Sistemi) geliştirdi.

SUMMARY

Mitsui E&S ile Taiyo Electric, büyük deniz motorları için Overhang Permanent Magnet Shaft Generating System (Sarkık Tip Daimi Mıknatıslı Şaft Jeneratör Sistemi) geliştirdi.

Taiyo Electric'in ara şaftlara monte edilen geleneksel şaft jeneratörlerinden farklı olarak, yeni sistem ana makinenin ön ucuna konumlandırılıyor. Bu yapılandırma, makine dairesi yerleşimi ve kış gövde tasarımı üzerindeki etkileri en aza indirerek gemilerde yakıt verimliliğinin artırılmasına ve enerji tasarrufu performansının iyileştirilmesine katkı sağlıyor.

Ayrıca ana makine ve jeneratörün tek bir paket halinde sipariş edilip teslim edilebilmesi, tersanelerin montaj ve donatım süreçlerindeki iş yükünü azaltıyor. Sistem, geleneksel sargılı rotor tiplerine kıyasla daha yüksek verimlilik sunan ve

daha kompakt ile hafif bir tasarıma sahip olan daimi mıknatıslı jeneratör teknolojisini kullanıyor. Periyodik olarak değiştirilen parça sayısının azaltılması da bakım kolaylığı ve işletme verimliliği açısından avantaj sağlıyor.

Sistem, PTO (Power Take-Off – güç üretimi) fonksiyonunun yanı sıra, PTI (Power Take-In – jeneratörün motor olarak çalıştırılması) özelliği sayesinde gerektiğinde ilave tahrik gücü sağlayabiliyor. Bu sayede olumsuz hava koşullarında veya ek hızlanma gerektiren durumlarda geminin daha stabil ve güvenli şekilde operasyonunu sürdürmesine destek veriliyor.

Furuno'dan Tek Ekranda Güçlü Navigasyon: TZMAP9 ve TZMAP13

Furuno, entegre TruEcho CHIRP™ balık bulucuya sahip iki yeni bağımsız çok fonksiyonlu ekran modeli TZMAP9 ve TZMAP13'ü ürün gamına ekledi.

SUMMARY

Furuno has expanded its product lineup with the introduction of two new standalone multi-function display models, the TZMAP9 and TZMAP13, featuring integrated TruEcho CHIRP™ fish finder technology.

Yeni modeller, Furuno'nun TZ MAPS kartografisinin gücünü, tek bir ekran üzerinden kullanım isteyen küçük tekne sahipleriyle buluşturuyor. Ağ (network) karmaşası olmadan sade ve güvenilir bir seyir deneyimi

arayan kullanıcılar için tasarlanan cihazlar, farklı tekne tip ve boyutlarına uygun, kullanıcı dostu çoklu dokunmatik arayüz üzerinden güçlü özellikler sunuyor.

9 inçlik TZMAP9 ve 13 inçlik TZMAP13; güneş ışığında okunabilir, yüksek hassasiyetli çoklu dokunmatik ekranlara sahip. Cihazlar, TZtouchXL işletim sisteminin sadeleştirilmiş bir versiyonu ile çalışıyor. Sistem; 300W/600W/1kW tek frekanslı TruEcho CHIRP™ veya çift frekanslı CW balık bulucu, 230 kHz veya 455 kHz CHIRP yan tarama (side-scan) özelliği ve Furuno'nun TZ MAPS platformu üzerine inşa edilmiş gelişmiş harita plotter (chart plotter) kapasitesi ile donatıldı.

Ücretsiz My TimeZero hesabı sayesinde rota ve waypoint'ler buluta kolayca yedeklenebiliyor veya birkaç dokunuşla geri yüklenebiliyor.

TZMAP cihazları, ABD kıyı şeridinin tamamını kapsayan önceden yüklenmiş resmi NOAA vektör haritalarıyla kutudan çıkar çıkmaz kullanıma hazır şekilde geliyor. İsteğe bağlı TZ Maps haritaları ise doğrudan ekran üzerinden satın alınabiliyor. TZ Maps; resmi hidrografik haritalar, yüksek çözünürlüklü BathyVision™ batimetri verileri, uydu görüntüleri ve topluluk kaynaklı içeriklere dayalı, özelleştirilebilir ve detaylı bir kartografi altyapısı sağlıyor.

Furuno'ya göre bay teknelerden kayaklara, yelkenlilerden cruiser tipi teknelere kadar geniş bir kullanıcı kitlesine hitap eden TZMAP9 ve TZMAP13, markanın seyir ekosistemine erişilebilir bir giriş noktası niteliği taşıyor. 16 feet ve üzeri tekneler için ideal olan bu üniteler; balık bulma özellikleri, gelişmiş harita çözümleri ve uygun maliyetli radar seçeneklerini sade, bağımsız ve kompakt bir yapı içinde bir araya getiriyor.

Basit kullanım odaklı tasarımına rağmen gelişmiş fonksiyonlarını koruyan TZMAP serisi; solid-state doppler DRS2DNXT ve DRS4DNXT radar seçeneklerini destekliyor. Ayrıca TZ iBoat uygulamasıyla entegrasyon ve yapay zekâ destekli rota planlama (AI routing) özellikleri de sunuyor.



Cydome, Açık Deniz Rüzgâr Santralleri İçin Uzaktan Siber Güvenlik Çözümünü Tanıttı

Denizcilik ve kritik altyapı siber güvenliği alanında faaliyet gösteren Cydome, açık deniz rüzgâr santralleri ve diğer uzak enerji tesisleri için fiziksel kurulum gerektirmeden devreye alınabilen yeni bir siber güvenlik çözümünü tanıttı.

SUMMARY

Maritime and critical infrastructure cybersecurity specialist Cydome has introduced a new cybersecurity solution for offshore wind farms and other remote energy facilities that can be deployed without requiring physical installation.

Cydome Embedded for Remote Energy Facilities adı verilen yeni çözüm, mevcut VSAT yönlendiricileri ve diğer ağ uç cihazları üzerinde sanal konteyner olarak çalışıyor. Bu sayede açık deniz sahalarına teknisyen gönderilmesine gerek kalmadan siber güvenlik koruması ve mevzuata uyum sağlanabiliyor.



Açık deniz rüzgâr santrali işletmecileri artan düzenleyici gereklilikler ve siber tehditlerle karşı karşıya kalırken, bu tesislere fiziksel erişim hem zor hem de yüksek maliyetli olabiliyor. Cydome, gömülü çözümünün edge computing (uç bilişim) teknolojisini kullanarak uzaktan kurulum ve bakım imkânı sunduğunu ve sahada donanım kurulumuna duyulan ihtiyacı ortadan kaldırdığını belirtti.

Şirketin paylaştığı sektör verilerine göre Avrupa'da yaklaşık 6.000'den fazla türbin ve 34 GW kurulu güce sahip 135 açık deniz rüzgâr santrali faaliyet gösteriyor. Kurulumlar ise yıllık bazda yüzde 40 oranında

artış gösteriyor. Şirket, açık deniz kurulumları için teknisyen gönderiminin gemi kiralama dahil 200.000 dolara kadar maliyet yaratabildiğini; 10 MW'lık tek bir türbinde yaşanacak bir günlük kesintinin ise 15.000–30.000 dolar arasında gelir kaybına yol açabileceğini belirtiyor. Cydome Embedded; yapay zekâ destekli gerçek zamanlı tehdit tespiti, ağ güvenliği, otomatik zafiyet taraması ve BT ile operasyonel teknoloji (OT) ortamlarında merkezi risk ve uyum izleme özellikleri sunuyor. Platform, çoklu saha yönetimini destekleyerek operatörlerin tüm rüzgâr çiftliklerini tek bir arayüz üzerinden izleyebilmesine imkân tanıyor.

Cydome Kurucusu ve CEO'su Nir Ayalon konuyla ilgili olarak şunları söyledi:

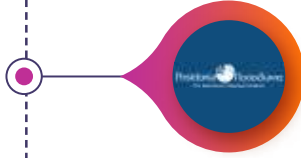
"Mevcut siber güvenlik çözümleri, donanım kurulumunun sahada teknisyenler tarafından yapılabileceği varsayımına dayanıyor. Biz, mevcut donanım üzerinde minimum işlem gücüyle tam koruma sağlayan teknolojik bir atılım gerçekleştirdik. Böylece operatörler, denizcilik varlıkları da dahil olmak üzere uzak varlıklarını fiziksel erişime ihtiyaç duymadan güvence altına alabiliyor." Çözümün Peplink, Speedcast ve benzeri mevcut yönlendiriciler üzerinde çalışabildiği ve genel kullanıma sunulduğu açıklandı.



FUAR TAKVİMİ



CMA SHIPPING 2026
10-12 Mart 2026
Stamford, Connecticut, ABD



POSIDONIA 2026
1-5 Haziran 2026
Athens Metropolitan Expo, Atina, Yunanistan



SMM HAMBURG 2026
1-4 Eylül 2026
Hamburg Messe und Congress, Hamburg, Almanya

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

Zorlu kořullar 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 gerçekteşmesini sağlar.

VEGA ile her řey mümkün.