



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

AB ENDÜSTRİYEL DENİZCİLİK STRATEJİSİ

ANALİZ VE DEĞERLENDİRME

EU INDUSTRIAL MARITIME STRATEGY

COM(2026) 111 final | 4 Mart 2026

Avrupa Komisyonu

AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi

Analizi ve Değerlendirmesi

Mart 2026

Hazırlayan: Türk Armatörler Birliği — Genel Sekreterlik

1. YÖNETİCİ ÖZETİ (EXECUTIVE SUMMARY)

Avrupa Komisyonu, 4 Mart 2026 tarihinde COM(2026) 111 sayılı 'AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi'ni yayımladı. Bu strateji, AB'nin denizcilik sektöründe kapsamlı bir endüstriyel politika çerçevesi oluşturmakta ve altı temel sütun üzerine inşa edilmektedir. Belge, yalnızca sektörel bir politika metni değil; AB'nin küresel jeopolitik konumlanmasını, ekonomik güvenlik önceliklerini ve ticaret politikasını doğrudan şekillendiren stratejik bir yol haritasıdır.

STRATEJİNİN ALTI TEMEL SUTUNU	
I. Build, Equip & Repair	Gemi inşa kapasitesinin korunması ve rekabetçiliğin güçlendirilmesi
II. Transport & Connect	Deniz taşımacılığının sürdürülebilirliği ve idari kolaylaştırma
III. Secure & Protect	Savunma, denizaltı altyapısı ve ikili kullanım kapasitesi
IV. İnovasyona Erişim	Temiz teknoloji, dijitalleşme ve otonom gemi sistemleri
V. Finansmana Erişim	Yıllık 2,4-8,5 milyar Euro filo yenileme finansman ihtiyacı
VI. Beceri & Kaliteli İstihdam	2030'a kadar 234.000 yeni işgücü hedefi, yeniden beceri kazandırma

Temel Bulgular

Bu stratejinin Türkiye açısından taşıdığı kritik önem beş boyutta ele alınabilir:

- AB, gemi inşaada Çin başta olmak üzere Uzak Doğu ülkelerine karşı sektöre özgü ticaret koruma araçları geliştirme niyetindedir; **bu durum Türk tersaneleri için hem tehdit hem de fırsat yaratabilir.** Bu konuda AB'nin yapacağı düzenlemeler yakından takip edilmeli ve sonuçları itibarıyla gerekli görülürse proaktif tedbirler alınabilir.
- AB, 7.000-10.000 sürdürülebilir ve dijitalleştirilmiş gemi inşası hedefiyle 2030'a kadar tarihin en büyük gemi talebini yaratacaktır; **bu talep için AB dışı yetkin tersanelere de ihtiyaç duyulabilir.**
- Yeşil dönüşüm gereklilikleri (FuelEU Maritime, EU ETS) Türkiye'nin ihracat pazarını doğrudan etkilemekte ve Türk denizcilik sektörünün karbon ayak izini düzenlemek zorunda kalacağını ve kaldığını işaret etmektedir.
- Savunma harcamalarının 800 milyar Euro'ya çıkarılması hedefi, **Türkiye'nin NATO üyesi olarak denizcilik savunma sanayiinde iş birliği fırsatları sunabilir.**
- Kıbrıs ve Yunanistan üzerindeki Doğu Akdeniz jeopolitiği, Türkiye'nin AB denizcilik politikalarından etkilenme biçimini doğrudan şekillendirmektedir.

2. AB ENDÜSTRİYEL DENİZCİLİK STRATEJİSİNİN ARKA PLANI

2.1 Stratejinin Ortaya Çıkış Bağlamı

AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi, bir boşluktan değil; birikimli bir gereklilikten doğmuştur. Mario Draghi'nin 2024 AB Rekabet Edebilirlik Raporu ve eski Finlandiya Cumhurbaşkanı Pekka Haavisto-Niinistö'nün AB Sivil ve Askeri Hazırlık Raporu, Avrupa'nın denizcilik sanayiindeki yapısal zayıflıklara dikkat çekmiştir.

PARAMETRE	GÜNCEL DURUM
AB Münhasır Ekonomik Bölgesi	25 milyon km ² — Dünyanın en büyük kolektif MEB'i
Kıyı Şeridi	70.000 km — 22 üye devlet
İç Suyolu Ağı	42.000 km
Gemi İnşa Alanında Liderlik	Dünya kruvaziyer filosunun %97'si Avrupa'da üretilmektedir
Küresel Tonaj	AB kontrolündeki filo, küresel tonajın 1/3'ünden fazlasını oluşturmaktadır
AB Dış Ticaretindeki Pay	Deniz yoluyla taşınan dış ticaret: ~%75

AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi, bir boşluktan değil; birikimli bir gereklilikten doğmuştur.

AB'nin aslında bu stratejiyi "**elimizde böyle bir belge yoktu, dolduralım**" diye yazmadığı, yani ortada bir idari boşluk olmadığı, bunun yerine bu stratejiyi, yıllar içinde biriken somut baskıların bir noktada **"artık harekete geçmek zorundayız"** dedirtmesiyle ortaya çıktığı değerlendirilmektedir. Bu baskılar şunlar olabilir:

- Çin'in gemi inşa da Avrupa'nın pazar payını sürekli ve hızla eritmesi
- AB'nin gemi finansmanının giderek Asya bankalarına kayması
- Ukrayna savaşı sonrası enerji güvenliği ve askeri mobilite kaygılarının derinleşmesi
- 2050 net-sıfır hedefinin denizcilik sektörünü dönüştürme zorunluluğu yaratması
- Draghi ve Niinistö raporlarının "Avrupa rekabet gücünü kaybediyor" diye alarm vermesi

Bu kapsamda, tehditin uzun süredir birikiyor olduğu, stratejinin bu tehdidin artık görmezden gelinemeyeceği bir noktada yazıldığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle belgenin tonu da savunmacı değil, aciliyeti vurgular nitelikte — "harekete geçme zamanı şimdi" ifadesi belgenin tam ortasına konulmuştur.

2.2 Stratejinin Bağlı Olduğu Politika Çerçevesi

Bu strateji, mevcut AB politika çerçevesiyle entegre biçimde tasarlanmıştır.

- Temiz Endüstriyel Mutabakat (Clean Industrial Deal),
- Rekabetçilik Pusulası (Competitiveness Compass),
- Avrupa Okyanus Paketi European Ocean Pact),
- AB Deniz Güvenliği Stratejisi (EU Maritime Security Strategy),
- Su Dayanıklılığı Stratejisi (Water Resilience Strategy) ve
- Sıfır Kirlilik Eylem Planı (Zero Pollution Action Plan) bu çerçevenin temel unsurlarıdır.

Ayrıca strateji, AB Liman Stratejisi ile eş zamanlı olarak yayımlanmış; böylece denizcilik ekosistemi bütüncül bir politika yaklaşımıyla ele alınmıştır.

2.3 Sektörün Mevcut Zorlukları

Strateji, Avrupa denizcilik sanayiinin dört temel sorunla boğuştuğunu kabul etmektedir:

- Yoğun küresel rekabet ve gerilimler: Özellikle Çin'in devlet destekli gemi inşa kapasitesi AB'nin pazar payını sürekli eritmektedir.
- Üçüncü ülke gemi üretimi ve finansmanına artan bağımlılık: AB gemi filolarının önemli bir kısmı Asya tersanelerinde inşa edilmekte ve Asya finans kuruluşlarınca finanse edilmektedir.
- Karbonsuzlaştırma zorunluluğu: AB uygulamalarının yanısıra IMO 2023 Stratejisi 2050 net-sıfır hedefi de ciddi teknoloji ve yatırım gereklilikleri doğurmaktadır.
- Yaşlanan işgücü: Gemi inşa çalışanlarının %40'ının 2030'a kadar emekliye ayrılması beklenmektedir.

2.4 Politika Çerçevesi Tanımları

TANIM 1 — Temiz Endüstriyel Mutabakat (Clean Industrial Deal)

AB sanayiinin karbonsuzlaşmasını rekabet gücüyle birlikte ele alan politika çerçevesi. Temiz teknoloji üretimini Avrupa'da tutmayı ve enerji yoğun sektörlerin yeşil dönüşümünü finanse etmeyi hedefliyor. Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın sanayi ayağı olarak tanımlanabilir.

TANIM 2 — Rekabetçilik Pusulası (Competitiveness Compass)

Mario Draghi raporunu temel alan ve AB'nin küresel ekonomik rekabet gücünü yeniden inşa etmeyi hedefleyen stratejik yol haritası. İnovasyon, enerji bağımsızlığı ve ekonomik güvenlik üç ana eksen olarak belirleniyor. AB'nin tüm sektörel politikaları için üst çerçeve niteliği taşıyor.

TANIM 3 — Avrupa Okyanus Paketi (European Ocean Pact)

AB'nin okyanusları ve denizleri koruma, sürdürülebilir kullanma ve mavi ekonomiyi geliştirme taahhütlerini bir araya getiren çerçeve belge. Deniz kirliliği, biyoçeşitlilik kaybı ve okyanus gözlemine ilişkin AB eylemlerini koordine ediyor.

TANIM 4 — AB Deniz Güvenliği Stratejisi (EU Maritime Security Strategy)

AB'nin deniz alanındaki güvenlik tehditlerini — korsanlık, hibrit saldırılar, kritik altyapı sabotajı — önlemeye yönelik kapsamlı güvenlik çerçevesi. Üye devletlerin deniz kuvvetleri ve sahil güvenlik birimleri arasında koordinasyonu güçlendiriyor.

TANIM 5 — Su Dayanıklılığı Stratejisi (Water Resilience Strategy)

İklim değişikliğinin yarattığı kuraklık, sel ve su kıtlığı risklerine karşı AB'nin su kaynaklarını koruma ve yönetme çerçevesi. Denizcilik boyutuyla liman ve kıyı altyapısının iklim değişikliğine dayanıklı hale getirilmesini kapsıyor.

TANIM 6 — Sıfır Kirlilik Eylem Planı (Zero Pollution Action Plan)

2030'a kadar hava, su ve toprak kirliliğini sıfıra yaklaştırmayı hedefleyen AB eylem planı. Denizcilik açısından gemi kaynaklı hava ve deniz kirliliğinin azaltılması için bağlayıcı standartlar ve izleme mekanizmaları içeriyor.

3. AB'NİN JEOPOLİTİK STRATEJİSİ

3.1 Stratejik Özerklik ve Ekonomik Güvenlik

AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi, sektörel bir politika belgesi olmanın çok ötesinde **bir jeopolitik manifesto niteliği taşımaktadır**. Belge boyunca 'stratejik özerklik', 'ekonomik güvenlik' ve 'hazırlık' kavramları merkezi bir konum işgal etmektedir. Bu durum, AB'nin uluslararası ilişkiler anlayışında 'jeopolitik dönüşüm' olarak nitelendirilen köklü bir paradigma değişikliğinin yansımasıdır.

Belge esasen şunu ilan ediyor: *"Deniz hâkimiyeti olmadan Avrupa'nın küresel güç olma iddiası yoktur. Biz bu alanda geri çekilmiyoruz, aksine bundan sonra daha proaktif ve yönlendiren olmaya geliyoruz."*

Stratejinin Jeopolitik Vizyonu

Strateji, denizcilik sektörünü salt ekonomik bir faaliyet alanı olarak değil; 'enerji bağımsızlığından sınır güvenliğine, savunmadan kritik altyapı korumasına' uzanan **kapsamlı ulusal güç unsuru olarak tanımlamaktadır**. Bu çerçevede deniz taşımacılığı, gemi inşa, denizcilik hizmetleri ve liman altyapısı, AB'nin küresel güç mücadelesinde 'stratejik varlıklar' olarak konumlandırılmaktadır.

3.2 NATO-AB Savunma Entegrasyonu ve Denizcilik

Strateji, AB savunma harcamalarında dramatik bir artışı öngören ReArm Europe Planı (2030'a kadar 800 milyar Euro) çerçevesinde denizcilik sanayiinin savunma boyutunu güçlü biçimde öne çıkarmaktadır. Belgedeki kilit unsurlar şunlardır:

- **Çift kullanımlı (dual-use) gemi inşasına özel teşvik mekanizmaları geliştirmek**
- Avrupa Savunma Sanayi Programı (European Defence Industry Programme-EDIP) kapsamında deniz kuvvetleri üretim kapasitesini artırmak
- Askeri mobilite için feribot inşasına yönelik destek programı oluşturmak
- NATO standartlarıyla uyumlu çift kullanımlı deniz unsurlarına ilişkin standartlar geliştirmek

Çift kullanımlı (dual-use) gemi inşasına özel teşvik mekanizmaları geliştirmek

Aynı geminin hem sivil hem askeri amaçla kullanılabilmesi demektir. Klasik örnek feribottur:

Barış zamanında İstanbul-Trieste arasında yolcu ve araç taşır. Savaş ya da kriz zamanında ise tankları, askeri araçları, birlikleri Baltık'tan Polonya kıyısına taşır. NATO terminolojisinde buna "sealift" kapasitesi deniyor.

Neden şimdi bu kadar önemli?

Ukrayna savaşı çok somut bir gerçeği ortaya koydu: Avrupa'nın doğu kanadına hızla kara kuvveti ve ağır teçhizat sevk edecek yeterli deniz taşıma kapasitesi yok. Karadeniz-Baltık güzergahında kritik bir boşluk var.

Teşvik mekanizması ne anlama geliyor?

Bir tersane feribot inşa edecek. Normal ticari feribota göre ek maliyet getiren askeri özellikler eklemesi isteniyor; güçlendirilmiş güverte, geniş rampa kapıları, ağır yük kapasitesi, yakıt depolama fazlalığı, iletişim sistemleri gibi. Bu ek maliyet normalde alıcıyı caydırır. Devlet bu farkı karşılıyor; tersane hem ticari sipariş alıyor hem de savunma desteğinden yararlanıyor.

Türkiye açısından ne ifade ediyor?

Türkiye hem büyük feribot inşa kapasitesine sahip hem de NATO üyesi. Boğazlar üzerindeki konumuyla Karadeniz-Akdeniz güzergahı stratejik önemi olan bir hat. Teorik olarak Türk tersaneleri bu programın potansiyel tedarikçisi olabilir.

Avrupa Savunma Sanayi Programı (European Defence Industry Programme-EDIP) kapsamında deniz kuvvetleri üretim kapasitesini artırmak

EDIP Nedir?

Avrupa Savunma Sanayi Programı, AB'nin savunma sanayiini hem hızla büyütmek hem de üye ülkeler arasında entegre etmek amacıyla 2025 yılında hayata geçirilen yeni bir finansman ve koordinasyon mekanizmasıdır. 2025-2027 dönemini kapsayan ilk aşama için yaklaşık **1,5 milyar Euro bütçe ayrılmıştır**.

EDIP'in Temel Mantiği

Ukrayna savaşı Avrupa'ya çok acı bir gerçeği gösterdi: **1-AB üyesi ülkelerin savunma sanayileri birbirinden kopuk. 2-Üretim kapasiteleri yetersiz ve stoklar kritik düzeyde düşük. 3-Her ülke kendi ulusal sistemini üretiyor; ortak standart yok, ölçek ekonomisi yok, tedarik zinciri kırılan.**

EDIP bu sorunu çözmek için üç şey yapıyor:

-Birincisi üretim kapasitesini artırmak: Mühimmat, platform ve teçhizat üretiminde tıkanan noktalara doğrudan yatırım yapılıyor. Tersaneler için bu, deniz kuvvetleri gemisi üretim hattının genişletilmesi anlamına geliyor.

-İkincisi ortak tedariki özendirmek: İki veya daha fazla AB üyesi ülke aynı sistemi birlikte satın alırsa EDIP bu alıma mali katkı sağlıyor. Böylece hem maliyet düşüyor hem de Avrupa çapında standartlaşma sağlanıyor.

-Üçüncüsü prototipten üretime geçişi finanse etmek: Avrupa Savunma Fonu (EDF) kapsamında geliştirilen bir teknoloji prototip aşamasında kalıyorsa EDIP devreye girerek seri üretime geçişi destekliyor.

Denizcilik Boyutu:

EDIP kapsamında özellikle şu alanlara yatırım öngörülüyor: yeni nesil savaş gemileri, yarı otonom deniz araçları, denizaltı savunma sistemleri ve deniz tabanı altyapı koruma teknolojileri.

Türkiye Nerede Duruyor?

EDIP yalnızca AB üyesi ülkelere açık bir program. Türkiye doğrudan bu fondan yararlanamıyor. Ancak iki dolaylı yol mevcut olabilir: NATO üyeliği çerçevesinde ikili iş birliği anlaşmaları ve Türk savunma şirketlerinin AB'li ortaklarla konsorsiyum kurarak projelere dahil olması..

3.3 Arktik Bölge ve Yeni Deniz Güzergahları

Strateji, Arktik bölgesini jeopolitik açıdan özellikle önemli bir alan olarak tanımlamaktadır. İklim değişikliğinin Kuzey Deniz Güzergahı'nı erişilebilir kılmasıyla birlikte stratejik önemi artan Arktik'te Avrupa'nın buzkıranlar ve özel araştırma gemileri gibi özel araçlar aracılığıyla varlığını sürdürmesi hedeflenmektedir.

Türkiye, Arktik bölgesinde bilimsel varlığını güçlendirmek amacıyla 2019'dan beri düzenli Ulusal Arktik Bilimsel Araştırma Seferleri (TASE) gerçekleştirmektedir. TÜBİTAK MAM Kutup Araştırmaları Enstitüsü (KARE) koordinasyonunda iklim değişikliği, deniz ekosistemleri ve deniz kirliliği (mikroplastik) üzerine projeler yürütülmekte, uluslararası iş birlikleriyle Arktik Konseyi'nde gözlemci üyelik hedeflenmektedir.

3.4 Çin'e Karşı Stratejik Pozisyonlanma

Strateji, 'Çin' adını doğrudan anmaktan kaçınsa da içerik, büyük ölçüde Çin'in gemi inşa kapasitesine, devlet destekli piyasa bozucu uygulamalarına ve Avrupa'nın denizcilik değer zincirlerine yönelik oluşturduğu tehdide karşı geliştirilen yanıtlardan oluşmaktadır. AB, büyük feribot ve açık deniz rüzgar kurulum gemileri gibi stratejik segmentlerde Çin'e kayıp verdiğini açıkça kabul etmektedir.

4. TRANSPORT & CONNECT — STRATEJİNİN ARMATÖR BOYUTU

AB Endüstriyel Denizcilik Stratejisi'nin "Transport & Connect" sütunu, stratejinin armatörlere en doğrudan dokunan bölümüdür. Bu sütun altında altı kritik başlık öne çıkmaktadır:

- Bayrak çekiciliği ve devlet yardımları,
- Karbonsuzlaştırma çerçevesi,
- Deniz taşımacılığı güvenliği,
- İdari yüklerin azaltılması,
- IMO'da uluslararası konumlanma ve
- Global Gateway ortaklıkları.

Aşağıda bu başlıkların her biri açıklanmakta ve kısaca Türk armatörler açısından değerlendirilmektedir.

4.1 Bayrak Çekiciliği ve Tonaj Vergisi

Komisyon, **üye devletlerin tonaj vergisi gibi devlet yardımı programlarını değerlendirirken** Deniz Taşımacılığı Devlet Yardımına (**State aid to maritime transport**) ilişkin topluluk yönergelerine dayanmaya devam edecektir. Bu programlar, yoğun küresel rekabet ortamında iç deniz taşımacılığı sektörünün pazar payını ve rekabet gücünü korumanın yanı sıra üye devlet bayraklarının çekiciliğini artırmanın temel aracı olarak değerlendirilmektedir. Komisyon, üye devletleri ulusal idari süreçlerin etkinleştirilmesi, dijital sertifikalara geçiş, sicillerin tam dijitalleştirilmesi ve prosedürlerin yapay zeka araçlarıyla optimize edilmesi gibi pratik adımlar atmaya davet etmektedir.

Komisyon ise, bayrak devleti gerekliliklerine uyum konusunda uluslararası ve AB mevzuatının uygulanması da dahil olmak üzere, rekabet gücünü ve denizcilik kalitesini artırmayı amaçlayan, üye devletler ve sektör paydaşlarıyla yapılandırılmış bir işbirliği diyalogu kuracaktır.

Türkiye Açısından Değerlendirme ve Öneriler— Bayrak ve Tonaj Vergisi

AB bayraklarının çekiciliğini artırmaya yönelik bu politikalar, Türk armatörlerin gemi tescil kararlarını doğrudan etkileyebilir. AB üyesi ülkelerin tonaj vergisi teşviklerini güçlendirmesi, Türk işletmecilerin bir kısmını AB bayrağına geçiş yönünde teşvik edebilir. **Öte yandan Türkiye'nin kendi tonaj vergisi sistemini (TVS) oluşturması ve oluştururken AB standartlarına yaklaştırması, Türk deniz taşımacılığının uluslararası rekabetçiliğini artırabilir.**

İlave olarak TVS düzenlemesi dışında sektörel düzenlemelerin bütüncül bir çerçevede gözden geçirilmesi ve köklü yapısal dönüşüm sağlayacak reform alanlarının tespit edilerek kapsamlı yapısal düzenlemelerin hayata geçirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

4.2 MRV Çerçevesinin Basitleştirilmesi ve Çifte Ödeme Sorunu

Strateji, hem EU ETS Maritime hem de FuelEU Maritime'e hizmet eden mevcut izleme, raporlama ve doğrulama (MRV) çerçevesini basitleştirmeyi ve smart hale getirmeyi öngörmektedir. Mevcut mevzuattaki tutarsızlıklar ve örtüşmeler ciddi idari yüklerle yol açmaktadır.

Bunun yanı sıra Komisyon, IMO düzeyinde küresel önlemler gözetilerek "çifte ödemenin önlenmesi" amacıyla ilgili AB mevzuatını revize etmeyi taahhüt etmektedir.

Temiz geçiş, enerji verimliliğinin artırılması ve yeni tahrik teknolojileri ile alternatif yakıtların benimsenmesinin bir kombinasyonunu gerektirecektir. Bu kapsamda **biyometan için entegre tek pazar**

oluşturulması hedeflenmekte; üye devletler, sınır ötesi biyometan ticaretini kısıtlayacak ulusal engeller getirmemeye davet edilmektedir.

Yenilenebilir ve Düşük Karbonlu Yakıt İttifakı (**The Renewable and Low Carbon Fuel Alliance**) ise gemi işletmecileri, yakıt sektörü ve finansal kurumları arasında diyalog platformu olarak işlev görecektir, görmektedir.

Komisyon ayrıca, Avrupa çapında yeşil denizcilik rotaları ve merkezleri ağı oluşturarak paydaşlar arasındaki işbirliğini kolaylaştıracaktır. Bu, farklı deniz havzalarına ve Avrupa Denizcilik Alanına ilişkin stratejiler de dahil olmak üzere mevcut girişimler üzerine inşa edilecektir.

Türkiye Açısından Değerlendirme ve Öneriler— MRV ve Çifte Ödeme

MRV basitleştirmesi Türk armatörler için doğrudan bir rahatlama sağlayacaktır. AB limanlarına sefer yapan Türk gemileri hem EU ETS hem de FuelEU raporlama yükümlülükleri altında operasyonel maliyet taşımaktadır. Bu çerçevelerin uyumlaştırılması veri tekrarını azaltacak ve uyum maliyetini düşürecektir. "

Çifte ödeme" meselesi ise Türkiye açısından kritiktir: IMO küresel bir karbonsuzlaştırma mekanizması benimserse AB, kendi ETS ücretlerini buna göre revize edecektir şeklinde değerlendirmekteyiz. **Bu sürecin yakından takip edilmesi ve IMO müzakerelerinde Türkiye'nin bu konuda aktif bir şekilde temsil edilmesi faydalı olacaktır..**

Yenilenebilir ve Düşük Karbonlu Yakıt İttifakı içinde EBRD projesi kapsamında yer alınmalı, veya benzeri bir platform devlet destekli olarak denizcilik sektörümüzde de kurulmalı ve AB muhatapı platform ile işbirliği ve eşgüdüm sağlayarak çalışmalıdır. Ve yine bu platform tarafından **biyometan için entegre tek Pazar** konusu takip edilmeli, nükleer itki ve karbon yakalama ve depolama sistemlerinin yerli olarak geliştirilmesi konusu dikkatle incelenmelidir.

4.3 “Emniyet: Yüksek kaliteli deniz taşımacılığı ve dayanıklılığın temeli

Emniyet, yüksek kaliteli denizcilik hizmetlerinin stratejik bir unsuru ve AB imalat sektörünün rekabet gücünün ve teknolojik liderliğinin temel taşıdır. Denizcilik sektörü hızla alternatif yakıt kullanımına, dijitalleşmeye ve otomasyona geçerken, emniyet protokolleri yeni operasyonel, teknolojik ve siber güvenlik risklerini yönetmek için gelişmelidir.

Küresel düzeyde, IMO emniyet standartları, alternatif yakıtlar ve tahrik sistemleri, enerji verimliliği teknolojileri, gemiadamı eğitimi ve deniz taşımacılığında otomasyon dahil olmak üzere teknolojik gelişmelere ayak uydurulmalıdır. AB, bu standartların şekillendirilmesinde **IMO'daki katılımını güçlendirecek ve bu da küresel düzeyde eşit bir rekabet ortamının sağlanmasına yardımcı olacaktır.**

AB'de, IMO düzenlemelerinin AB hukukuna entegre edilmesiyle yüksek düzeyde deniz emniyeti sağlanmaktadır. Komisyon, 2026 yılında, mevcut gereklilikleri karbonsuzlaştırma ve dijitalleşme zorluklarına uyarlamak amacıyla, gözden geçirme hazırlığı kapsamında AB Yolcu Gemisi Emniyet Direktifi (EU Passenger Ship Safety Directive) ve Denizcilik Ekipmanları Direktifi (Marine Equipment Directive) hakkında rapor sunacaktır.

Deniz emniyeti ve çevre sorunlarına yönelik önemli zorluklar, büyük ölçüde yaşanan, yetki ve kontrolü belirsiz gemilerden oluşan ve genellikle normal bayrak şeffaflığı ve uyumluluk uygulamalarının dışında faaliyet gösteren "gölge filo" ile ilgilidir. Bu durum, özellikle Baltık Denizi gibi hassas olarak belirlenmiş bölgeler de dahil olmak üzere deniz çevresi için artan riskler oluşturmaktadır.

Komisyon, EEAS ile yakın işbirliği içinde ve EMSA'nın desteğiyle, gölge filonun gözetimini ve izlenmesini güçlendirecek ve mevcut kuralların uygulanmasını iyileştirecektir. Ayrıca, kalan boşlukları kapatmak ve küresel deniz emniyeti ve çevre standartlarını korumak için uluslararası işbirliğini derinleştirecek ve kısıtlayıcı önlemlerin uygulanmasını sağlayacaktır.

Türkiye Açısından Değerlendirme ve Öneriler— Emniyet Direktifleri

Denizcilik Ekipmanları Direktifi'nin kapsamının genişletilmesi ve karşılıklı tanıma düzenlemeleri Türk tersaneleri ve ekipman üreticileri için kritik öneme sahip olabilir. Bu sayede Türk üreticilerin AB sertifikasyon süreçleri sadeleşebilecek ve uluslararası pazarlara erişimleri önemli ölçüde kolaylaşabilecektir..

Diğer taraftan AB belgede dikkat çekici şekilde IMO'daki katılımın güçlendirilmesi konusunu gündeminde bulundurmaktadır. Türkiye'nin IMO'daki politik ve teknik sinerjisinin daha da güçlendirilmesi konusu farklı yönleriyle analiz edilmelidir.

4.4 İdari Yüklerin Azaltılması: Avrupa Denizcilik Tek Pencere Sistemi (EMSWe) ve Gümrük Veri Merkezi Kurulması

Küresel, AB ve ulusal mevzuattan kaynaklanan idari prosedürlerin karmaşıklığı, AB denizciliği için önemli bir zorluk teşkil etmekte, gecikmelere, maliyet artışlarına ve genel verimliliğin azalmasına neden olmaktadır. Bu durum, özellikle karayolu taşımacılığıyla rekabet halinde olan küçük oyuncuları da içeren kısa mesafeli deniz taşımacılığını önemli ölçüde etkilemektedir.

Avrupa Denizcilik Tek Pencere Sistemi (EMSWe) aracılığıyla uyumlu raporlamanın tam olarak uygulanmasıyla prosedürlerin önemli ölçüde kolaylaşması beklenmektedir. Komisyon, Üye Devletleri EMSWe Yönetmeliğinin uygulanmasını tamamlamaya çalışmaktadır.

Daha geniş bir perspektiften bakıldığında, Komisyon, denizcilik de dahil olmak üzere ekonomik sektörler genelinde gümrük formalitelerinin uygulanması için verimli kamu-özel sektör işbirliğini teşvik edecek iddialı bir gümrük reformu önerdi. **Öneriye göre, 2032'den itibaren denizcilik işletmecilerinin kullanımına sunulacak bir Gümrük Veri Merkezi olacak.** Ticareti kolaylaştırmak için Komisyon, Denizcilik Ulusal Tek Pencere Sistemleri ile gelecekteki Gümrük Veri Merkezi arasında hızlı bir bağlantı kurulmasını hedefleyecektir.

Komisyon, Avrupa Denizcilik Tek Pencere Sistemi (EMSWe) tam uygulamaya geçtiğinde raporlama prosedürlerinin önemli ölçüde kolaylaşacağını öngörmektedir. Şu anda gemiler AB limanlarına yanaşırken 1.200'e kadar veri unsuru bildirmek zorunda kalmakta; bunların üçte ikisi ulusal mevzuattan kaynaklanmaktadır. Bu durum özellikle kısa deniz yolu taşımacılığı yapan küçük oyuncuları ciddi biçimde etkilemektedir.

Komisyon'un teklif ettiği gümrük reformu çerçevesinde 2032'den itibaren denizcilik işletmelerine açık bir Gümrük Veri Merkezi (Customs Data Hub) kurulacak; Ulusal Tek Pencere sistemi ile bu merkez arasında bağlantı kurulacaktır.

Türkiye Açısından Değerlendirme ve Öneriler— İdari Kolaylaştırma

EMSWe'nin tam uygulamaya girmesi, AB limanlarına düzenli sefer yapan Türk armatörler için raporlama yükünü önemli ölçüde azaltacaktır. Tek pencere sistemi, liman bildirimlerinde tekrar eden veri girişini ortadan kaldıracak ve operasyonel verimliliği artıracaktır. 2032'de devreye girecek Gümrük Veri Merkezi ise gümrük işlemlerini dijitalleştirerek Türk-AB ticaretinde gümrük süreçlerini hızlandıracaktır.

Diğer taraftan AB'de **denizcilik işletmecilerinin kullanımına sunulacak Gümrük Veri Merkezi yapılanması takip edilmeli**, bu sistemin içinde nasıl yer alınabileceği, yer alınmasının gerekli olup olmadığı, neler yapılmalı konusu proaktif olarak takip edilmelidir.

Türkiye olarak deniz taşımacılığındaki bürokratik işlemlerin basitleştirilmesi, basitleştirme ile birlikte bürokrasinin uygulanmasından kaynaklanan sorunların giderilmesine ilişkin bir çalışma yapılmasının da sektörümüz açısından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

4.5 AB Çıkarlarını Uluslararası Düzeyde Savunmak

Büyük bir ekonomik güç olarak AB'nin uluslararası deniz taşımacılığı sektörüne katılımı, yalnızca kendi ekonomik büyümesini desteklemek için değil, aynı zamanda küresel denizcilik politikalarını adil rekabet koşulları, sürdürülebilirlik, güvenlik ve teknolojik inovasyon yönünde yönlendirmek için de hayati önem taşımaktadır.

Bu nedenle Komisyon, AB üye devletleriyle birlikte IMO'daki çabalarını yoğunlaştıracak ve **uluslararası ortaklarla daha geniş ittifaklar kurarak AB'nin etkisini en üst düzeye çıkarmayı hedefleyecektir.**

Tedarik zincirinin dayanıklılığı için, denizcilik düğüm noktaları (yani küresel ticaret ve askeri hareketlilik için kritik düğüm noktaları) ve Arktik gibi yeni ortaya çıkan rotalar, özel bir dikkat gerektirmektedir. Komisyon, Üye Devletleri, Birliğin güvenliğini korumak amacıyla uluslararası deniz taşımacılığı rotalarına erişimin sürekliliğini sağlamak için, bu kritik alanlarda AB'nin stratejik varlığını (deniz kuvvetleri de dahil olmak üzere) güçlendirmek üzere işbirliğini artırmaya ve yeterli kaynak ayırmaya çağırılmaktadır.

Ayrıca, ilgili Üye Devletler, koşullar gerektirdiğinde, kendi bayraklarını taşıyan ve alıkonulan veya alıkonulma riski altında olan gemilere diplomatik kanallar aracılığıyla yardım etmek için diğer Üye Devletlerden veya EEAS'tan (European External Action Service-AB Dış İlişkiler Birimi)) destek alabilmelidir.

Komisyon, uluslararası deniz taşımacılığı hizmetlerine ilişkin kapsamlı taahhütlerin serbest ticaret anlaşmalarına dahil edilmesine olan bağlılığını kararlılıkla sürdürmektedir. Bu çabalar, AB operatörleri için üçüncü ülkelerdeki pazar erişim koşullarını ve ayrımcı olmayan muameleyi iyileştirmeli, limanlara erişimi ve yardımcı hizmetlerin kullanımını da içermelidir. Genel olarak, AB, özellikle **cargo reservation schemes-yük rezervasyon şemaları** (devletlerin belirli yüklerin taşınmasını yerli bayraklı gemilere veya yerli taşıyıcılara öncelikli ya da zorunlu olarak tahsis ettiği düzenlemelerdir) ve **discriminatory port fees-ayrımcı liman ücretleri** (limanlarda uygulanan ücretlerin tüm gemilere eşit ve tarafsız şekilde değil, belirli gemi, bayrak, şirket veya ülkelere göre farklı ve dezavantaj yaratacak şekilde uygulanması anlamına gelir) gibi kısıtlamalar getiren ortaklarından, deniz ticareti politikasında daha dengeli ve karşılıklı taahhütler arayabilir.

AB deniz taşımacılığı şirketlerinin, küresel rotalar ve merkezler boyunca alternatif yakıtlara ve altyapıya güvenilir ve rekabetçi fiyatlarla erişime ihtiyacı var. **Global Gateway Yeşil Deniz Taşımacılığı Koridorları ve Merkezleri Girişimi**, üçüncü ülkelerle kazan-kazan ortaklıkları yoluyla temiz ve alternatif yakıtların kullanımını teşvik ediyor.

Yatırımları güvence altına almak ve uluslararası tedarik zincirlerindeki AB çıkarlarını korumak için Komisyon, gelişmekte olan ülkelerle Global Gateway kapsamında stratejik liman ve değer zinciri ortaklıklarının geliştirilmesine güvenlik ve emniyet gereksinimlerini entegre edecektir. Ayrıca, önemli küresel denizcilik merkezlerine ev sahipliği yapan gelişmiş üçüncü ülkelerle ortaklıkları derinleştirerek bu yaklaşımı daha da güçlendirecektir.

Akdeniz Paketi bağlamında Komisyon, verimli ve sürdürülebilir ulaşım bağlantılarının geliştirilmesini ve Birliğin güvenliğinin artırılmasını teşvik edecektir.

Türkiye Açısından Değerlendirme ve Öneriler— Uluslararası Konumlanma

Bu başlık Türkiye için en stratejik değerlendirmeyi gerektiren alandır. **Birincisi**, AB'nin IMO'da güçlenen konumu Türkiye'nin de aynı platformdaki etkinliğini doğrudan etkiler. **İkincisi**, AB'nin IMO'daki etkisini en üst düzeye çıkarmak üzere, uluslararası ortaklarla daha geniş ittifaklar kurması sonucu takip edilmelidir. Bu kapsamda deniz taşımacılığına ilişkin hangi konularda işbirliği yapılabileceği proaktif olarak ele alınmalı ve görüşmeler planlanmalıdır. **Üçüncüsü** Akdeniz Paketi bağlamında AB'nin verimli ve sürdürülebilir ulaşım bağlantılarını nasıl geliştirmek istediği ve Birliğin güvenliğinin artırılmasını nasıl teşvik edeceği takip edilmeli, bu konuda ne gibi adımlar atacağı dikkatle takip edilmeli ve Türkiye ile daha yakın ilişki kurma iradesinin somutlaşıp somutlaşmayacağı izlenmelidir. **Dördüncüsü**, Global Gateway'in "gelişmekte olan

ülkeler" odağı Türkiye'yi doğrudan hedeflememekte; ancak Türkiye'nin bölgesel merkez konumu bu ortaklıklara dolaylı dahil olmayı mümkün kılabilir. **Beşincisi** ve en kritik olanı, **AB'nin "kargo rezervasyon planları uygulayan ticaret ortaklarına karşı karşılıklı taahhüt" araması** oldukça önem arz eden bir konudur. AB'nin bu politika oluşumu da yakından takip edilmeli ve proaktif olunmalıdır. Bu gelişme dikkatle izlenmelidir. Ve gemi filomuzun neredeyse yarısının AB ülkeleri ve AB Ülkeleri-Türkiye arasında taşımacılık yaptığı dikkate alındığında konunun önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

5. ÇİN-AB GEMİ İNŞA REKABET ANALİZİ

5.1 Mevcut Rekabet Tablosu

Özellikle ticari gemi inşasında, Avrupa tersaneleri son on yıllarda, üçüncü ülkelerdeki büyük devlet yatırımları, piyasa dışı uygulamalar, işçilik ve enerji maliyet farklılıklarından etkilenen çarpık bir uluslararası pazar nedeniyle küresel pazar paylarını kaybetti.

Bu süreçte tarihsel olarak karmaşık ve yüksek değerli gemi segmentlerinde güçlü konumunu korurken ticari gemi yapımı alanında Asya'nın gerisinde kalmıştır. Ancak son yıllarda bu tablo daha da kötüleşmektedir:

GEMİ TÜRÜ	AB'NİN DURUMU	ÇİN/ASYA'NIN DURUMU
Kruvaziyer Gemisi	Küresel filosunun %97'si AB'de üretiliyor	Marjinal pay — giderek geliştiriyor
Büyük Feribot (>5.000 GT)	2020-24 döneminde %15 küresel pay (2010'da %60)	Hızlı yükseliş, agresif fiyatlandırma
Açık Deniz Rüzgar Kurulumu	Pazar payı kaybı yaşanıyor	Çin agresif biçimde giriyor
Konteyner / Dökme Yük	Sınırlı kapasite	Küresel hakimiyet
Denizaltı / Savaş Gemisi	Lider konumda, hassas teknolojiler	Rekabetçi gelişme
Yat ve Eğlence Teknesi	Küresel lider	Düşük maliyet rekabeti artıyor

5.2 AB'nin Yanıt Stratejisi

AB, Çin'in devlet destekli gemi inşaa kapasitesine karşı çok katmanlı bir yanıt geliştirmektedir. Bu yanıtın temel bileşenleri şunlardır:

5.2.1 Ticari Araçlar

- Sektöre özgü yeni ticaret savunma enstrümanı veya mevcut ticaret politikası araç setinde hedefli değişiklikler*
- Mevcut 1994 OECD Gemi İnşaa Anlaşması'nın yürürlüğe girmemesi nedeniyle geçersiz kalan AB tüzüğü'nün (Reg. 2016/1035) yerine yeni bir mekanizma
- AB ihracat kredileri için Gemi Sektörü Mutabakatı'nın (Ships Sector Understanding-SSU) geliştirilmesi — sıfır/düşük emisyonlu gemilere özel hükümler dahil

5.2.2 Kamu Alımları

- Çok yıllık kamu alımları portföyü: Feribot, araştırma gemisi, buzkıran, römorkör ve insansız hava aracı gibi segmentlerde AB/AEA üye devletleri genelinde talep sinyali oluşturma
- Stratejik kamu alım segmentlerinde fiyat dışı gereklilikler — uluslararası taahhütlerle uyumlu biçimde *

5.2.3 Küresel Düzeyde Yeniden Dengeleme

- Sektör-özü uluslararası anlaşma müzakerelerini yeniden başlatma
- Piyasa dışı uygulamaları ele alan ikili ve çok taraflı mekanizmaların güçlendirilmesi

Türkiye Açısından Değerlendirme ve Öneriler

AB'nin Çin'e karşı ticaret savunma araçları geliştirme niyeti, Türkiye'ye ikili fırsat sunmaktadır: **Birincisi**, AB'nin açtığı ticaret davaları veya kota mekanizmaları Çinli tersanelerin rekabet üstünlüğünü törpüleyebilir ve **Türk tersanelerini fiyat-kalite dengesi açısından daha cazip kılabilir. İkincisi** ise AB'nin piyasa dışı uygulamalara yönelik baskısı, Türkiye'nin zaten maruz olduğu Çin rakiplerine karşı ortak bir tutum alma fırsatı yaratabilir.

Bir taraftan da AB'nin Çin'e karşı gemi inşa konusunda kurabileceği koruma mekanizmaları incelenmeli, bu meyanda benzer veya sektörlerimizi koruyabilecek mekanizmaların nasıl geliştirileceği tartışılmalıdır. Diğer taraftan Hurdada Ayrılan Gemilerin Yerlerine Yenisinin yapılması konusunda da Türkiye olarak benzer sektörel koruma mekanizmalarının geliştirilmesinin söz konusu projeye nasıl bir katkı sağlayabileceği değerlendirilmelidir.

*Sektöre özgü yeni ticaret savunma enstrümanı veya mevcut ticaret politikası araç setinde hedefli değişiklikler

*Stratejik kamu alım segmentlerinde fiyat dışı gereklilikler — uluslararası taahhütlerle uyumlu biçimde

Sorun nedir?

Çin, devlet sübvansiyonlarıyla gemileri piyasa fiyatının çok altında satıyor. Avrupa tersaneleri bu fiyatlarla rekabet edemiyor ve pazar payı kaybediyor. Büyük feribot segmentinde Avrupa'nın küresel payı 2010'da %60'ken 2020-24'te %15'e düştü. Bunun temel nedeni Çin'in "predatory pricing" yani yıkıcı fiyatlandırma politikası.

Mevcut araçlar neden yetersiz?

AB'nin elinde normalde şu araçlar var: anti-damping soruşturması, karşı sübvansiyon vergisi, safeguard önlemleri. Ancak gemi inşası için tasarlanmış özel bir tüzük vardı, 2016/1035 sayılı Yönetmelik. Bu tüzük 1994 OECD Gemi İnşa Anlaşması'nın yürürlüğe girmesine bağlıydı. O anlaşma hiç yürürlüğe girmedi, dolayısıyla bu tüzük de fiilen işlevsiz kaldı. Yani AB'nin gemi inşasına özgü kullanabileceği hiçbir ticaret savunma aracı yok.

"Sektöre özgü yeni enstrüman" ne demek?

AB şimdi şunu söylüyor: Gemi inşası için özel olarak tasarlanmış, Çin'in devlet destekli fiyatlandırmasına karşı doğrudan uygulanabilecek yeni bir hukuki mekanizma geliştireceğiz. Bu mekanizma şunları yapabilir: **1-** Çinli tersanelerin aldığı sübvansiyonu hesaplayıp aynı miktarda telafi vergisi uygulamak **2-** AB pazarına giren Çin yapımı gemilere ek tarife koymak, **3-** Stratejik segmentlerde Çin menşeli gemilerin AB kamu alımlarına katılmasını kısıtlamak.

"Mevcut araç setinde hedefli değişiklikler" ne demek?

Sıfırdan yeni bir mekanizma çok zaman alır. Bu nedenle AB, mevcut anti-damping ve karşı sübvansiyon tüzüklerini gemi inşasına da uygulanabilecek şekilde güncelleyebilir. Yani yeni araç yerine var olan araçları keskinleştirmek.

* Sektör-özümlü uluslararası anlaşma müzakerelerini yeniden başlatma

* Piyasa dışı uygulamaları ele alan ikili ve çok taraflı mekanizmaların güçlendirilmesi

Özünde ne söylüyor?

AB, Çin'in devlet destekli gemi inşa sektörüne karşı küresel ölçekte iki hamle yapacak: Birincisi 1994'te çöken OECD gemi inşa anlaşmasını yeniden hayata geçirmeye çalışacak — bu sefer Çin'i de masaya oturtarak. İkincisi tek tek ülkelerle ikili ve WTO gibi platformlarda çok taraflı mekanizmalar kuracak.

Peki "piyasa dışı uygulama" tam olarak ne?

Kârlılık hesabı gözetmeksizin devletin arkasından dayandığı sektöre sınırsız sübvansiyon, sıfır faizli kredi, bedava arazi ve enerji sağlaması. Rakip fiyatlarla rekabet etmek değil, rakipleri piyasadan silmek için fiyat kırmak.

6. AB DENİZCİLİK SEKTÖRÜ POLİTİKASI ARAÇLARI

6.1 Endüstriyel Değer Zincirleri İttifakı

Strateji, gemi inşaada Avrupa'nın sanayi egemenliğini ve teknolojik liderliğini güçlendirmek amacıyla '**AB Endüstriyel Denizcilik Değer Zincirleri İttifakı**'nın (EU Industrial Maritime Value Chains Alliance) kurulmasını öngörmektedir. Bu yapı, yalnızca sanayi aktörlerini değil; ulusal ve bölgesel otoriteleri de bir araya getirecektir.

Bu ittifak, Avrupa'daki endüstriyel faaliyetler için iş modellerinin belirlenmesinin önünü açacak, belirlenen alanlarda ortak yol haritalarını ve proje süreçlerini kolaylaştıracaktır. İttifak ayrıca, AB ve üye devletlerin yatırım önceliklerini uyumlu hale getirmelerine, Avrupa'daki değer zinciri genelinde talebi ve sinerjileri teşvik etmek için ek teşvikler belirlemelerine ve AB destek mekanizmalarını ulusal projelerle koordine etmelerine destek verecektir.

Komisyon, AB Endüstriyel Denizcilik Değer Zincirleri İttifakı'ndaki paydaşlarla birlikte, ölçek ekonomilerinin sağlanabileceği yerlerde standardizasyonu teşvik ederek, sınır ötesi üretim ve tedarik zinciri sinerjilerini optimize etmenin yollarını araştırarak; örneğin, yeni nesil gemiler için belirli bileşenlerin maliyetlerini ve piyasaya sürülme sürelerini azaltacaktır.

6.2 'Geleceğin Tersaneleri' Ar-Ge Programı

2030 yılına kadar Avrupa endüstrisinin, dijitalleşme, gelişmiş robotik, yapay zeka, modülerlik, enerji verimliliği ve döngüsel ekonomi gibi unsurları endüstriyel süreçlerde kullanarak, **akıllı ve temiz denizcilik imalatına doğru** daha da ilerlemesi gerekiyor. Bu, Avrupa'da denizcilik imalatını daha dayanıklı ve maliyet etkin hale getirmek, yaklaşan işgücü kıtlığı sorunlarını hafifletmek, verimliliği artırmak ve endüstriyel tesislerin operasyonel kapasitesini genişletmek için elzemdir.

AB denizcilik imalat sanayi vizyonu — 2030



*SEA Europe Manifestosu "Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035" (2024)

Ufuk Avrupa 2026-27 İş Programı kapsamında başlatılacak 'Geleceğin Tersaneleri' (Shipyards of the Future) Ar-Ge Öncelikli Çağrısı, gerçek tersane ortamında ileri dijital imalat teknolojilerini test edecektir. Toplam bütçesi 21 milyon Euro olan bu program, **Türk tersanelerinin AB ile ortak proje geliştirmesi için kritik bir kaldıraç olabilir. Bu projenin girdileri ve çıktıları yakından takip edilmelidir.**

6.3 Kamu Alımlarında Stratejik Kullanım

Strateji, kamu alımlarını endüstriyel politikanın stratejik bir aracı olarak kullanma anlayışını benimsemektedir. Bu çerçevede:

- AB/AEA üyesi devletler genelinde çok yıllık, birleşik kamu alım portföyü oluşturulacaktır *
- Fiyat dışı (ekonomik güvenlik, yerli üretim) kriterler de alım süreçlerine dahil edilecektir. **Bu oldukça önemli bir konudur ve yakından takip edilmelidir**
- Rüzgar enerjisi ve sualtı altyapı projelerinde stratejik deniz varlıklarının tedariki için özel ihale koşulları tasarlanacaktır

***AB/AEA üyesi devletler genelinde çok yıllık, birleşik kamu alım portföyü oluşturulacaktır** Bugün Ne Oluyor?

Örneğin Danimarka bir araştırma gemisi almak istiyor, kendi başına ihale açıyor. Finlandiya buzkıran alacak, kendi başına ihale açıyor. Hollanda kıyı koruma gemisi alacak, kendi başına ihale açıyor. Üç ayrı ihale, üç ayrı şartname, üç küçük sipariş. Tersane açısından bakıldığında her biri tek başına çok küçük ve riskli bir sipariş.

Sorun Nerede?

Küçük siparişler tersaneleri büyük yatırım yapmaktan alıkoymuyor. Bir tersane yeni üretim hattı kurmak için önünde öngörülebilir ve büyük hacimli sipariş görmesi lazım. Beş yıl boyunca ne geleceğini bilmeden milyonlarca Euro yatırım yapamaz.

"Çok Yıllı Birleşik Kamu Alım Portföyü" Ne Demek?

AB şimdi şunu söylüyor: Bu ülkelerin ihtiyaçlarını tek tek değil, birlikte ele alalım. Danimarka'nın araştırma gemisi, Finlandiya'nın buzkıranı, Hollanda'nın kıyı koruma gemisi, Polonya'nın feribot ihtiyacı hepsini bir araya getirelim. 2026-2030 döneminde AB genelinde şu kadar araştırma gemisi, şu kadar buzkıran, şu kadar feribot alınacak diye beş yıllık bir tablo oluşturalım ve bunu kamuoyuyla paylaşalım.

Bunu üç şey sağlıyor:

Birincisi talep sinyali. Tersane beş yıl boyunca ne geleceğini biliyor. Bu öngörülebilirlik yatırım kararı almayı kolaylaştırıyor.

İkincisi ölçek ekonomisi. Aynı tip gemiden birden fazla sipariş gelirse tersane birim maliyeti düşürüyor, standart parça kullanıyor, üretim hattını optimize ediyor.

Üçüncüsü pazarlık gücü. Tek tek alım yapan küçük ülke yerine AB bloğu olarak masaya oturulunca fiyat ve koşullarda çok daha güçlü pozisyon sağlanıyor.

Somut Bir Örnekle:

2030'a kadar AB genelinde 364 adet elektrifikasyona uygun feribot ihtiyacı var. Bunu tek tek ülkeler ayrı ayrı alsaydı her sipariş 2-3 gemi olurdu, tersane yatırım yapmazdı. Ama AB "2026-2030 arasında toplam 80 elektrikli feribot alınacak" diye ilan ederse tersane yeni elektrikli gemi üretim hattı kurmak için somut gerekçeye kavuşuyor.

6.4 Endüstriyel Hızlandırıcı Yasası (Industrial Accelerator Act)

Önerilen Endüstriyel Hızlandırıcı Yasası (Industrial Accelerator Act), gemi inşa tesisleri dahil denizcilik altyapısı için izin süreçlerini hızlandıracak ve basitleştirecektir. Bu düzenleme, tersane modernizasyonu için idari engelleri azaltacaktır.

6.5 Gemi Geri Dönüşümü ve Döngüsel Ekonomi

Strateji, önümüzdeki on yılda 16.000'den fazla geminin geri dönüşüme gönderileceğini öngörmektedir. Komisyon, Hong Kong Konvansiyonu'nu güçlendirerek uluslararası geri dönüşüm standartlarını sıkılaştırmayı hedeflemektedir. AB, maliyet etkinliğini artırarak AB'deki yerel gemi geri dönüşüm kapasitesinin genişletilmesini desteklemenin yollarını araştırarak ve Hindistan başta olmak üzere geri dönüşüm kapasitesine sahip ticaret ortaklarıyla yüksek çevresel ve sosyal standartları teşvik etmeye yönelik işbirliği arayışına girecektir. **AB'nin Hindistan ile başlattığı diyalog sürecine Türkiye dahil değilse, dahil olmak için fırsatları araştırılmalıdır.**

Komisyon, tasarım aşamasından kullanım ömrünün sonuna ve malzeme geri kazanımına kadar denizcilik sektöründeki döngüsellik stratejilerini Ar-Ge desteğiyle desteklemeye devam edecektir.

Türkiye Açısından Değerlendirme ve Öneriler

Endüstriyel Denizcilik Değer Zincirleri İttifakı, yalnızca AB üyelerine açık bir yapı olarak tasarlanmış olsa da Türkiye'nin bu ittifakla ilişki kurma biçimi stratejik önem taşımaktadır. İttifakın belirleyeceği standartlar, yol haritaları ve bileşen şartnameleri, AB'ye gemi veya ekipman ihraç eden Türk tersaneleri ve tedarikçileri için fiilen uyulması zorunlu referans çerçevesine dönüşecektir. O nedenle Türkiye'nin bu yapıya üçüncü ülke veya gözlemci statüsüyle katılım imkânlarının takip edilmesi stratejik önem taşıyabilir.

AB'nin kamu alımlarını stratejik bir araç olarak konumlandırması, denizcilik sanayiinde rekabet koşullarının yalnızca fiyat üzerinden değil, ekonomik güvenlik ve yerli üretim kriterleri üzerinden de şekilleneceğini göstermektedir. Bu yaklaşım, AB pazarına erişim açısından Türk tersaneleri ve ekipman üreticileri için ilave uyum gereklilikleri doğurabileceği gibi, aynı zamanda Türkiye'nin de benzer şekilde kamu alımlarını yerli sanayiye destekleyecek stratejik bir politika aracı olarak değerlendirmesi ihtiyacını ortaya koymaktadır.

7. AB FİNANSMAN MİMARİSİNİN ANALİZİ

7.1 Yatırım İhtiyacı

Strateji, denizcilik sektörünün dönüşümü için gereken yatırım ihtiyacını açıkça ortaya koymaktadır:

YATIRIM ALANI	TAHMINİ TUTAR (YILLIK)
AB filosunun karbonsuzlaştırılması	2.4 – 8.5 milyar Euro/yıl
Tersane dijital dönüşümü	3 – 7.5 milyar Euro (toplam)
İç su yolu gemileri ve açık deniz rüzgar enerjisi gemileri, denizaltı kablo gemileri veya gelişmekte olan okyanus teknolojileri gibi özel sektörler	Önemli ek finansman ihtiyacı

Bu yatırım ihtiyaçlarını karşılamak, mevcut ve gelecekteki AB fonlarının, ulusal önlemlerin ve özel sermayeyi tüm yatırım süreci boyunca çekmeye yönelik eylemlerin koordineli kullanımını gerektirmektedir.

- AB Gemi Finansmanı Portalı (EU Ship Financing Portal)
- BlueInvest
- Avrupa Girişim Ağı (Europe Enterprise Network-EEN)
- InvestEU
- EIB Advisory through InvestEU Advisory Hub
- İnovasyon Fonu Proje Geliştirme Yardımı (Innovation Fund Project Development Assistance-IF PDA)

gibi özel danışmanlık, eşleştirme ve proje geliştirme araçları, kaynaklara erişimi kolaylaştıracak ve projelerin finansmanı için uygun koşullar yaratacaktır.

7.2 Mevcut ve Planlanan Finansman Araçları

AB, mevcut dönemde (2026-2027) geniş bir finansman yelpazesi sunmaktadır:

Avrupa'nın Bağlantı Geliştirme Mekanizması (Connecting Europe Facility-CEF)

2026'da feribot ve kıyıda yakın mesafe çalışan gemi/teknelerinin yenilenmesi ve karbonsuzlaştırmasını desteklemek üzere özel bir çağrı açılacaktır. CEF, 2014'ten bu yana denizcilik sektörüne 220 milyon Euro destek sağlamıştır. Ayrıca stratejik denizaltı kablo projelerine 347 milyon Euro tahsis edilmiş olup Avrupa'nın tamir kapasitesini geliştirmek için 20 milyon Euro'luk çağrı başlatılmıştır.

CEF Nedir?

AB'nin ulaşım, enerji ve dijital altyapı projelerini finanse etmek için kurduğu doğrudan hibe mekanizması. Kredi değil, geri ödemesiz destek. AB bütçesinden karşılanıyor ve normalde AB/AEA üyesi ülkelerin kamu kurumları ile şirketlerine açık.

InvestEU*

2027'ye kadar denizcilik sektöründe 1-1,5 milyar Euro yatırım mobilize edilmesi beklenmektedir. Bunun üçte biri 2026-2027 yıllarında gerçekleşecek ve bu yatırımlar, filo yenileme ve geliştirmenin tüm aşamalarındaki iyileştirmeleri de kapsayacaktır. Ayrıca InvestEU ve EMFAF (European Maritime, Fisheries

and Aquaculture Fund) desteğiyle EIB Grubu tarafından uygulanan Mavi Ekonomi ürünü, start-up şirketleri ve KOBİ'lere yaklaşık 800 milyon Euro yatırım mobilize etmeyi hedeflemektedir.

NOT-EIB Grup Açıklaması: Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank-EIB) ve Avrupa Yatırım Fonu'ndan (European Investment Fund-EIF) oluşan EIB Grubu, Avrupa Birliği'nin kredi sağlayan finansman koludur ve 27 üye devletin ortak mülkiyetindedir."

*InvestEU

InvestEU Nedir?

Avrupa'nın kalkınma bankası olan Avrupa Yatırım Bankası (EIB) aracılığıyla işleyen bir garanti mekanizması. AB bütçesinden gelen garanti, özel sektörün riskli gördüğü projelere "devlet güvencesi" sağlıyor. Böylece 1 Euro kamu garantisıyla 5-7 Euro özel yatırım çekiliyor. Hibe değil, kredi ve yatırım kolaylaştırıcısı.

EMFAF Nedir?

Avrupa Denizcilik, Balıkçılık ve Su Ürünleri Fonu. AB'nin mavi ekonomi alanındaki özel finansman penceresi. Balıkçılıktan deniz teknolojisine, tersanelerden liman altyapısına geniş bir yelpazeyi kapsıyor.

"Mavi Ekonomi Ürünü" Ne Demek?

InvestEU ve EMFAF kaynaklarını birleştiren, EIB Grubu tarafından yönetilen özel bir yatırım aracı. Risk sermayesi ve özel sermaye yatırımı yapıyor. Yani start-up ve KOBİ'lere doğrudan hisse alarak ya da dönüştürülebilir krediyle giriyor.

Kendi Başına Ne Anlama Geliyor?

Bu rakamların önemi şu: Denizcilik sektörü tarihsel olarak sermayeye erişimde ciddi sorun yaşıyor. Bankalar gemi finansmanını riskli buluyor, faizler yüksek, vadeler kısa. AB bu mekanizmalarla özel sermayenin önündeki engeli kaldırıyor.

1-1,5 milyar Euro yalnızca EIB'nin doğrudan mobilize ettiği rakam. Buna çekilen özel yatırım eklenince gerçek etki 4-5 milyar Euro'ya ulaşabilir. **800 milyon Euro'luk Mavi Ekonomi ürünü ise** özellikle küçük oyuncular için kritik çünkü büyük tersaneler zaten bankaya erişebiliyor, asıl sorun start-up ve KOBİ seviyesinde.

İnovasyon Fonu

2030'a kadar 20 milyon AB ETS ödeneği (75 Euro/allowance fiyatıyla yaklaşık 1,5 milyar Euro) denizcilik sektörü için ayrılmıştır. 2027'de özel bir denizcilik çağrısı açılması planlanmaktadır.

Komisyon, sektöre 20 milyon AB ETS tahsisatı (Allowance) sağlamak amacıyla 2027 yılında özel bir denizcilik çağrısı açacaktır. Bu çağrının bütçesi ve kapsamı, Komisyon tarafından özellikle kalan İnovasyon Fonu bütçesi ve ETS fiyatlandırmasına bağlı olarak uygun şekilde belirlenecektir.

Ayrıca, gelecekteki genel çağrılar için Komisyon, denizcilik projelerinin karbonsuzlaştırılmasını daha da artırmak amacıyla İnovasyon Fonu'nun uygulanmasını ve denizcilik projelerine yönelik özel tercih hükümlerini değerlendirecektir. Üye Devletler, denizcilik projelerini desteklemek için ek ulusal fonlar tahsis etmelerine olanak tanıyan "Hizmet Olarak Açık Artırma" ve "Hizmet Olarak Hibe" mekanizmaları aracılığıyla İnovasyon Fonu kaynaklarından yararlanmaya teşvik edilmektedir.

*İnovasyon Fonu

İnovasyon Fonu Nedir?

AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin (ETS) ürettiği gelirlerden beslenen bir hibe mekanizması. Mantığı şu: Kirlenler karbon bedeli ödüyor, bu para temiz teknoloji geliştirenlere hibe olarak dağıtılıyor. Kredi değil, geri ödemesiz destek. Yüksek riskli, henüz ticarileşmemiş temiz teknoloji projelerini hedefliyor.

20 Milyon Tahsisat (Allowance) Ne Demek?

AB ETS sistemi her yıl belirli miktarda karbon ödeneği ihale ediyor. Bu ihalelerden elde edilen gelirin bir kısmı İnovasyon Fonu'na aktarılıyor. Denizcilik sektörü için ayrılan 20 milyon tahsisat, 75

Euro/tahsisat fiyatıyla yaklaşık 1,5 milyar Euro'ya karşılık geliyor. Ancak bu rakam ETS fiyatına bağlı. Karbon fiyatı yükselirse fon büyür, düşerse küçülür.

2027 Denizcilik Çağrısı Ne Anlama Geliyor?

Şimdiye kadar İnovasyon Fonu genel çağrılar açtı, denizcilik projeleri diğer sektörlerle rekabet etti. 2027'de ilk kez yalnızca denizcilik projelerine özel bir çağrı açılacak. Bu çok önemli çünkü denizcilik projeleri artık çelik veya kimya sanayii projeleriyle yarışmak zorunda kalmayacak, kendi havuzundan finansman alacak.

Desteklenecek proje türleri şunlar: yeşil yakıt üretim ve ikmal altyapısı, karbon yakalama sistemleri, rüzgar destekli itki teknolojileri, yakıt hücresi sistemleri, sıfır emisyonlu gemi prototipleri.

Kendi Başına Ne Anlama Geliyor?

1,5 milyar Euro'luk bu fon denizcilik teknolojisi ekosistemi için devasa bir katalizör. Özellikle iki açıdan kritik:

- Birincisi yüksek riskli teknolojileri ticarileştiriyor. Özel sektör henüz kanıtlanmamış teknolojiye yatırım yapmaktan kaçınıyor. İnovasyon Fonu bu riski üstleniyor ve teknolojilerin piyasaya çıkmasını hızlandırıyor.
- İkincisi Avrupa'yı temiz denizcilik teknolojisinde küresel lider yapmayı hedefliyor. Bu teknolojileri ilk geliştiren ve ticarileştiren ülke hem patent hem de ihracat avantajı kazanıyor.

Ufuk Avrupa

2021-2024 döneminde 345 milyon Euro tahsis edilmiş; 2027'ye kadar 184,5 milyon Euro daha aktarılacaktır. Bunun 159,5 milyon Euro'su ZEWT (Sıfır Emisyonlu Su Yolu Taşımacılığı Ortaklığı) için, 8 milyon Euro'su ise Katı Oksit Yakıt Hücreleri konusuna tahsis edilecektir. Deniz kuvvetleri Ar-Ge'si için ise 2026 EDF çağrıları kapsamında 130 milyon Euro mevcuttur.

Ufuk Avrupa Denizcilik Ar-Ge Finansmanı

Ufuk Avrupa, AB'nin temel araştırma ve inovasyon programı. Denizcilik için ayrılan bu bütçe hibe niteliğinde ve doğrudan teknoloji geliştirmeyi hedefliyor. İnovasyon Fonu'ndan farkı şu: İnovasyon Fonu ticarileşmeye yakın projeleri desteklerken Ufuk Avrupa daha erken aşamadaki araştırma ve geliştirme projelerini finanse ediyor.

ZEWT Nedir?

Sıfır Emisyonlu Su Yolu Taşımacılığı Ortaklığı, AB ile sektörün ortak yönettiği bir Ar-Ge platformu. 159,5 milyon Euro'luk bütçesiyle elektrikli ve hidrojenli gemi teknolojileri, alternatif yakıt sistemleri ve dijital gemi tasarımı alanlarında projeler destekliyor. Önemli bir özelliği var: Bu ortaklığa AB dışı ülkelerden araştırma kurumları ve şirketler de ortak olabiliyor.

EDF Nedir?

Avrupa Savunma Fonu kapsamında 2026'da açılan deniz kuvvetleri Ar-Ge çağrısı. Yarı otonom deniz araçları, deniz tabanı altyapı koruma ve yeni nesil savaş gemisi sistemlerini kapsıyor. Yalnızca AB üyesi savunma sanayii kuruluşlarına açık.

Avrupa Rekabet Fonu

Gelecek Çok Yıllık Mali Çerçeve'de önerilen **Avrupa Rekabet Fonu** (European Competitiveness Fund-ECF), sektörün AB yeniliklerini pazara sunmasına yardımcı olabilir. ECF kapsamında Komisyon, temiz, dijitalleştirilmiş gemilere yapılan yatırımların yanı sıra gemi inşaatı, açık deniz enerjisi ve mavi teknoloji alanlarındaki yenilik ve modernizasyonu destekleyebilir. ECF ayrıca, işbirlikçi savunma Ar-Ge'sini ve endüstriyel ölçeklendirmeyi ve sivil-askeri varlıkların çift kullanımını da destekleyebilir. ECF mali desteğinin, gelecekteki Horizon Europe programı kapsamındaki fonlarla yakından koordine edilmesi önerilmektedir.

InvestEU tarafından desteklenen TechEU programı

Deniz taşımacılığı da dahil olmak üzere daha geniş su yolu taşımacılığı sektöründeki projelere yılda ortalama 600 milyon Euro kredi sağlayan Avrupa Yatırım Bankası Grubu, sektörün finansman ihtiyaçlarını

desteklemeye ve her ölçekteki işletmenin finansmana erişimini kolaylaştırmaya karardır. Grup, InvestEU tarafından desteklenen TechEU programı da dahil olmak üzere, inovasyon ve pilot projelerden tam ölçekli uygulamaya kadar güvenilir bir yol sağlamaya hazırdır.

7.3 Avrupa ve ulusal/bölgesel düzeydeki destek önlemlerinden yararlanmak

AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin (ETS) denizcilik sektörüne genişletilmesinin ardından, AB Üye Devletleri tarafından açık artırmaya çıkarılan ETS gelirleri aracılığıyla karbonsuzlaştırmanın finansmanı için önemli ve özel kaynaklar harekete geçirilebilir.

Üye Devletlerin AB ETS gelirlerini iklim önlemlerine yatırım için kullanmaları yasal olarak zorunlu olduğundan, Komisyon, Üye Devletleri ETS gelirlerinin bir kısmını Avrupa'daki denizcilik kümesi genelinde denizcilik karbonsuzlaştırma yatırımlarına ayırmaya şiddetle teşvik etmektedir.

Etkiyi en üst düzeye çıkarmak ve AB düzeyinde, gemi sahipleri, tersaneler, teknoloji ve yakıt tedarikçileri ve liman paydaşları da dahil olmak üzere, sinerji etkileri elde etmek için Komisyon, Üye Devletlerin çabalarını koordine edecek ve muhtemelen kılavuzlar aracılığıyla da dahil olmak üzere en iyi uygulamaların paylaşımını kolaylaştıracaktır.

Denizcilik sektörünün karbonsuzlaştırılmasını daha da kolaylaştırmak ve AB'nin endüstriyel dayanıklılığını ve liderliğini desteklemek amacıyla Komisyon, önümüzdeki ETS incelemesi kapsamında, hedefli AB tercih kriterlerine bağlı olarak sürdürülebilir yakıtların ve temiz tahrik teknolojilerinin benimsenmesi için deniz taşımacılığı şirketlerini doğrudan destekleyecek özel bir AB mekanizmasını değerlendirecektir.

Komisyon, Üye Devletleri, denizcilik imalat tesisleri de dahil olmak üzere endüstriyel karbonsuzlaştırma ve enerji verimliliğine yönelik yatırımları desteklemek ve denizcilikle ilgili net sıfır teknolojilerinde üretim kapasitesini genişletmek için yeni Temiz Sanayi Anlaşması Devlet Yardımı Çerçevesi'nden (CISAF) yararlanmaya çağırıyor.

7.4 Gemi finansmanı düzenleme sorunlarına değinmek

Avrupa bankalarının küresel denizcilik portföylerindeki payı son yıllarda sürekli olarak düşüş göstererek 2013'te %72'den 2023'te %49,7'ye geriledi. Bu eğilimler üye devletler arasında farklılık gösteriyor; bazılarında keskin düşüşler yaşanırken, diğerlerinde bankaların denizciliğe olan ilgisi istikrarlı veya hatta artış gösteriyor.

Bununla birlikte, genel olarak AB denizcilik şirketleri, cazip finansman ürünleri sunan üçüncü ülke bankaları ve leasing kuruluşlarında finansman fırsatları aramaya giderek daha fazla yöneliyor. Bu durum, AB için stratejik bir yükümlülük oluşturabilir ve ekonomik güvenliğini ve endüstriyel çıkarlarını zayıflatabilir; zira yabancı kurumlar kiralanan gemilerin mülkiyetini elinde tutabilir ve yerel içerik şartları getirebilir. **Tutarlı ve öngörülebilir bir düzenleyici ortam, AB'de gemi finansmanını teşvik etmeye ve yatırımcıları Avrupa'daki yeşil denizcilik projelerine sermaye yatırmaya teşvik etmeye yardımcı olmalıdır.**

Komisyon, denizyolu taşımacılığı sektörünün kendine özgü ihtiyaçlarını, teknolojik gerçeklerini ve iklim geçiş yollarını daha iyi yansıtmak amacıyla, denizyolu taşımacılığı sektörüyle ilgili AB Sürdürülebilir Finans Taksonomisi kriterlerini revize edecektir. 2026 yılının ikinci çeyreğinde yayınlanması beklenen yeni kriterler, filo yenileme ve modernizasyon yatırımlarına yönelik ilgili devlet yardımı araçlarında dikkate alınabilir.

8. İNOVASYON, YEŞİL DENİZCİLİK VE ALTERNATİF YAKIT POLİTİKALARI

Temiz teknoloji, döngüsel ekonomi, dijitalleşme, otomasyon, yapay zeka ve akıllı gemi tasarımı gibi ileri teknolojilere yönelik inovasyon ve yatırımlar, hem AB denizcilik imalat hem de deniz taşımacılığı sektörlerinin rekabet gücünü, sürdürülebilirliğini ve dayanıklılığını artırmak için elzemdir. Bu nedenle, düzenleyici belirsizlik, kamu ve özel sektör Ar-Ge yatırım çabalarının parçalanmışlığı ve sınırlı test kapasitesi gibi engellerin aşılması çok önemlidir.

8.1 AB'nin Denizcilik Karbonsuzlaştırma Çerçevesi

AB, denizcilik sektörünün karbonsuzlaştırılması için birbirini tamamlayan iki ana yasal mekanizmayı hayata geçirmiştir: FuelEU Maritime ve EU ETS Maritime. Bu iki mekanizma, 2050 yılına kadar net-sıfır sera gazı emisyonunu hedefleyen IMO 2023 Stratejisi ile **yaklaşık olarak** uyum içindedir.

ARAÇ	KAPSAM VE ETKİSİ
FuelEU Maritime	2025'ten itibaren gemilerde kullanılan yakıtların yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıt payını kademeli artırma yükümlülüğü. Türk Armatörlerine dolaylı maliyet.
EU ETS Maritime	2024'ten itibaren AB limanları arasında seyreden 5000GT üzeri gemiler için karbon fiyatlandırması. Türk armatörleri için dolaylı maliyet etkisi.
Sürdürülebilir Taşıma Yatırım Planı (STIP)*	Sustainable Transport Investment Plan: Yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların denizcilik sektöründe kullanımını teşvik eden kapsamlı finansman çerçevesi.
Yenilenebilir ve Düşük Karbonlu Yakıt İttifakı	Gemi işletmecileri, yakıt sanayi ve finansal kurumları arasında diyalog platformu. Bu platform TR kapsamında da kurulmalı ve AB muhatabı ile iletişim ve ilişki halinde olmalıdır.

Sürdürülebilir Taşıma Yatırım Planı (STIP)

STIP Nedir?

Avrupa Komisyonu'nun Şubat 2026'da açıkladığı kapsamlı bir yatırım ve politika çerçevesi. Tam adı Sustainable Transport Investment Plan. Temel amacı ulaşım sektörünün tamamında — karayolu, demiryolu, havacılık ve denizcilik — temiz yakıt ve teknolojilere geçişi finanse etmek ve hızlandırmak.

Neden Ortaya Çıktı?

AB'nin 2050 iklim hedefleri var. Ulaşım sektörü AB'nin toplam sera gazı emisyonlarının yaklaşık yüzde 25'ini oluşturuyor ve bu oran düşmek yerine artıyor. Özellikle denizcilik ve havacılık gibi "zor sektörler" mevcut teknolojilerle karbonsuzlaşması en güç alanlardır. STIP bu gerçeklikten doğdu.

Ne Yapıyor?

Üç temel işlevi var:

Birincisi yatırım koordinasyonu. CEF, InvestEU, İnovasyon Fonu, Ufuk Avrupa gibi onlarca farklı finansman mekanizması var. Bunlar birbirinden kopuk çalışıyordu. STIP bu mekanizmaları tek bir çatı altında koordine ediyor ve hangisinin hangi proje tipine uygun olduğunu netleştiriyor.

İkincisi talep yaratma. Temiz yakıt üreticileri yatırım yapmak istiyor ama yeterli müşteri göremiyorlar. Gemi işletmecileri temiz yakıta geçmek istiyor ama yeterli tedarik göremiyorlar. STIP bu tavuk-yumurta sorununu çözmek için hem arz hem talep tarafına eş zamanlı destek sunuyor.

Üçüncüsü sinyal verme. Sektöre "AB bu yönde kararlı, geri dönüş yok" mesajını güçlü biçimde iletiyor. Bu öngörülebilirlik özel sektörün uzun vadeli yatırım kararı almasını kolaylaştırıyor.

Denizcilik Boyutu

STIP denizcilik için özellikle üç alana odaklanıyor: yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların üretimi ve tedariki, liman elektrik bağlantısı altyapısı ve sıfır emisyonlu kısa mesafeli deniz taşımacılığı.

8.2 Alternatif Yakıt Teknolojileri

Strateji, karbonsuzlaştırma yolculuğunda birden fazla teknoloji yolunu birlikte destekleme yaklaşımını benimsemektedir:

- Rüzgar Destekli İtme (Wind-Assisted Propulsion): AB gemi inşa uzmanlaşmasına dayanan bu teknoloji için Komisyon, metodoloji ve düzenleyici boşlukların giderilmesi konusunda çalışmalar yürütecektir. Son beş yılda bu alana 36 milyon Euro'nun üzerinde Ufuk Avrupa finansmanı aktarılmıştır.
- **Nükleer İtme (Küçük/İleri Modüler Reaktörler - SMR/AMR):** Strateji, ticari denizcilik için nükleer itme konusunda sağlam bir politika çerçevesi geliştirme taahhüdünü içermektedir. Bu, özellikle uzun mesafeli taşımacılıkta devrimsel bir dönüşüme işaret etmektedir.
- Yakıt Hücreleri ve Hidrojen: İç su yolu gemileri için hidrojen referans yakıt olarak tanınmasına yönelik düzenleyici değişiklik öngörülmektedir.
- Karbon Yakalama ve Depolama: Gemilerde CCS teknolojisinin uygulanmasına ilişkin değerlendirmeler sürmektedir.
- Kıyıdan Elektrik Beslemesi (OPS): Limanlarda gemilere elektrik bağlantısı altyapısının yaygınlaştırılması.
- **Otonom gemilerin güvenli bir şekilde kullanımını ilerletmek için Komisyon**, hem IMO hem de AB düzeyinde insansız deniz araçları çözümleri için düzenleyici ve teknik bir çerçeve oluşturmayı hedefleyecektir. Komisyon, EMSA'nın desteğiyle, üye devletlerde uygulamayı desteklemek ve AB teknoloji liderliğine katkıda bulunmak amacıyla, denizde belirlenmiş testler ve denemeler ile risk değerlendirmesi için AB yönergeleri ve en iyi uygulamaları yayınlayacaktır.

8.3 Yeşil Denizcilik Koridorları

Komisyon, paydaşlar arasında işbirliğini kolaylaştırmak için Avrupa Yeşil Denizcilik Koridorları ve Hub Ağı oluşturacaktır. Bu ağ, yatırım kararlarında öngörülebilirlik sağlayacak; teknoloji dağıtımı, yakıt temini ve liman altyapısında sürdürülebilirlik projelerini koordine edecektir.

Yeşil Denizcilik Koridoru Ne Demek?

İki veya daha fazla liman arasındaki sıfır veya düşük emisyonlu yakıt kullanımının zorunlu ya da teşvikli hale getirildiği özel denizcilik hattı. Sadece bir çevre politikası değil; o güzergah üzerindeki tüm ekosistemi dönüştüren bir mekanizma.

Somut olarak şunu kapsıyor: Güzergah üzerindeki limanlarda LNG, amonyak veya hidrojen vb. bunkering altyapısı kurulması, o güzergahta seyreden gemilerin yeşil yakıt kullanma yükümlülüğü, teknoloji tedarikçilerinin ve yakıt üreticilerinin o güzergaha özel yatırım yapması ve finansman kurumlarının bu projeleri öncelikli desteklemesi.

Hub Ağı Ne Anlama Geliyor?

Koridor sadece iki nokta arasındaki hat. Hub ise o hattın bölgesel merkezi. Yakıt ikmali, gemi bakımı, teknik destek ve dijital koordinasyonun toplandığı stratejik liman. Avrupa'da Hamburg, Rotterdam ve Marsilya bu role aday güçlü limanlar.

Şu An Nerede Duruyor?

Henüz kuruluş aşamasında. Strateji belgesi çerçeveyi çizdi, 2027'den itibaren somutlaşması bekleniyor. Bazı pilot koridorlar zaten var: Kuzey Denizi koridoru ve Baltık-Adriyatik güzergahı üzerinde çalışmalar sürüyor. **Akdeniz koridoru ise henüz şekillenme aşamasında ve bu Türkiye için kritik bir pencere.**

Türkiye'nin Durumu ve Fırsatı

Karadeniz'in tek çıkışı Türk Boğazları. Akdeniz'in doğu havzasının merkezi İstanbul ve İzmir. Süveyş-Avrupa ana hattının geçiş noktası. Kızıldeniz krizinin ardından alternatif güzergah arayışlarının odağındaki bölge. Bu coğrafya Türkiye'yi potansiyel bir hub olarak son derece değerli kılıyor. Ancak bu potansiyelin realize edilmesi için proaktif adımlar şart.

Türkiye Ne Yapabilir?

Bu konu ilgili kurum ve kuruluşlarla biraraya gelinerek tartışılmalıdır.

8.4 Diğer Hususlar

Komisyon, üye devletleri, Avrupa'nın denizcilik teknolojisindeki liderliğine, endüstriyel egemenliğine ve ikili geçiş hedeflerine katkıda bulunan test alanları ve düzenleyici deneyler de dahil olmak üzere, yeniliklerin hızlı bir şekilde benimsenmesini daha fazla desteklemeye teşvik etmektedir. Yakında yayınlanacak olan AB Okyanus Ar-Ge Stratejisi, su altı robotik gibi okyanus teknolojilerinin farklı uygulamalar için test süreçlerini iyileştirerek AB üreticilerinin bunları daha hızlı ve daha ucuza kullanıma sunmalarına yardımcı olacaktır.

AB fonlarıyla desteklenen teknolojinin sızmasını önlemeye yardımcı olmak için Komisyon, mevcut araçların sistematik ve titiz bir şekilde uygulanmasını sağlayarak araştırma ve inovasyon güvenliğine yönelik çalışmalar yapacak ve kalan eksiklikleri tespit edecektir.

Türkiye Açısından Değerlendirme ve Öneriler

Özellikle nükleer itki ve karbon yakalama ve depolama sistemleri konusunda acil bir çalışma başlatılmalı veya uluslararası çalışmalar içinde yer alınmalı ve bir ekip ile IMO MASS grubu içinde yer alarak, otonom gemiler için en azından know-how kazanılması hedeflenmelidir.

Yeşil koridor kurgusu detaylı olarak incelenmeli ve analiz edilmeli, varsa bunlar sektör ile paylaşılmalı ve çalışmaların halihazırda yürütülen AB projelerinde ne şekilde ilerlediği tartışılmalıdır. EBRD, Ricardo ve UAB işbirliğiyle yürütülen bir projede Çeşme-Trieste Ro-Ro hattının yeşil koridor olması konusu gündemde bulunmaktadır.

Karbon yakalama ve depolama ile depolanan karbonun faydalı ürüne dönüştürülmesi stratejik bir çalışmadır. Bu çalışmanın sektörel anlamda hayata geçirilmesi oldukça önem arz etmektedir.

9. AB DENİZ GÜVENLİĞİ VE KRİTİK ALTYAPI POLİTİKASI

9.1 Deniz Alanı Farkındalığı ve Teknolojik Liderlik

Strateji, AB'nin deniz güvenliği kapasitesini uzaydan deniz tabanına kadar çok boyutlu bir farkındalık mimarisi üzerine inşa etmektedir. Bu mimari, insansız deniz ve hava araçlarını, sensörleri, erken uyarı sistemlerini, denizaltı iletişim sistemlerini ve drone-taşıyıcı platformları kapsamaktadır.

Uzaydan deniz tabanına kadar AB düzeyinde denizcilik alanındaki farkındalığı güçlendirmek ve eksik yetenek açıklarını gidermek için, Okyanus Paketi ve bu alandaki diğer mevcut AB girişimlerine dayanarak Avrupa'nın denizcilik sanayi tabanından yararlanmak ve şunları daha fazla desteklemek önemli olacaktır:

- Komuta, kontrol, iletişim, istihbarat, gözetim ve keşif için teknolojilerin ve askeri/çift kullanımlı sistemlerin Ar-Ge'sinin artırılması
- Deniz araçları, sahil güvenlik ve liman yetkilileri için insansız deniz dronları ve iletişim sistemlerinin ortak tedariki ve koordinasyonun sağlanması
- Deniz güvenliği ve liman korumasına kapsamlı ve koordineli bir yaklaşım sağlamak için gözetim yeteneklerini birleştiren siber güvenlik çözümlerine ve entegre sistemlere yatırım yapılması ve bunların geliştirilmesi.

Bu bağlamda Komisyon, Üye Devletleri, özellikle denizcilik alanındaki farkındalık da dahil olmak üzere, Ortak Çıkarlı Avrupa Savunma Projeleri kurma olasılığı da dahil olmak üzere, EDIP'in sunduğu fırsatlardan yararlanmaya teşvik etmektedir.

9.2 Denizaltı Kablo ve İHA Güvenliği

İHA ve İHA karşıtı güvenlik konusunda hazırlanan Eylem Planı, ortak satın alma girişimi gibi İHA'lara yönelik endüstriyel önlemlerle birlikte, tehditlerin zamanında tespit edilmesini ve müdahale yeteneklerinin sağlanmasına yardımcı olacaktır.

AB Kablo Güvenliği Eylem Planı (JOIN/2025/9), denizaltı kablo güvenliğini AB'nin kritik altyapı korumasının merkezine yerleştirmektedir. Strateji bu kapsamda deniz havzaları bazında Entegre Gözetim Mekanizması geliştirmeyi ve çok amaçlı AB Kablo Gemileri Yedek Filosu oluşturmayı öngörmektedir.

Denizaltı Kablo Güvenliği Neden Bu Kadar Kritik?

İnternette gezindiğinizde, bankacılık işlemi yaptığınızda, uluslararası telefon açtığınızda — bunların yüzde 95'i deniz tabanındaki kablolar üzerinden taşıyor. Uydular değil. Dünyada 500'den fazla denizaltı kablosu var ve küresel internet trafiğinin neredeyse tamamı bunlardan geçiyor.

Son iki yılda Baltık Denizi'nde birden fazla kablo ve boru hattı şüpheli koşullarda hasar gördü. Rusya bağlantılı gemilerin bu hasarlarla ilişkili olduğu iddia edildi. Bu gelişmeler AB'nin konuya bakışını kökten değiştirdi. Artık denizaltı kabloları bir telekomünikasyon meselesi değil, doğrudan ulusal güvenlik meselesi olarak ele alınıyor.

Entegre Gözetim Mekanizması Ne Demek?

Şu an AB'de kablo güvenliği için parçalı bir yapı var. Her üye devlet kendi kıta sahanlığındaki kabloları kendi imkânlarıyla izliyor. Koordinasyon son derece yetersiz. Bir kablo Danimarka sularından çıkıp Almanya sularına giriyor, iki ayrı sistem iki ayrı kurumla takip ediyor. Aralarında gerçek zamanlı veri paylaşımı yok.

Entegre Gözetim Mekanizması bunu çözmeyi hedefliyor. Deniz havzaları bazında — Baltık, Kuzey Denizi, Akdeniz, Karadeniz ayrı ayrı — merkezi bir izleme ve erken uyarı sistemi kuruluyor. Bu sistem şunları kapsıyor:

Uydu görüntüleme ile şüpheli gemi hareketlerinin takibi. Sualtı sensör ağlarıyla kablo üzerindeki anormal titreşme veya kesintilerin anlık tespiti. Üye devletlerin deniz kuvvetleri ve sahil güvenlik birimleri arasında gerçek zamanlı bilgi paylaşımı. Şüpheli durumlarda ortak müdahale protokolleri.

AB Kablo Gemileri Yedek Filosu Ne Demek?

Bir denizaltı kablosu hasar gördüğünde tamir için özel donanımlı kablo gemisi gerekiyor. Bu gemiler son derece pahalı ve az sayıda. Dünyada yalnızca birkaç düzine var ve büyük çoğunluğu özel şirketlerin elinde. Şu an Avrupa'da kritik bir açık var: Yeterli kablo tamir gemisi kapasitesi mevcut değil. Rusya veya başka bir aktör koordineli bir saldırıyla birden fazla kabloyu aynı anda hasara uğratırsa tamir kapasitesi yetersiz kalıyor.

AB bu açığı kapatmak için çok amaçlı kablo gemilerinden oluşan bir yedek filo oluşturmayı planlıyor. "Çok amaçlı" ifadesi önemli: Bu gemiler hem kablo döşeme ve tamir yapacak hem de barış zamanında araştırma, gözetim veya lojistik görevleri üstlenecek. Böylece hem ekonomik hem stratejik değer taşıyacak.

9.3 'Gölge Filo' ile Mücadele

Strateji, yaptırım uygulanan ülkelerle bağlantılı ve uluslararası standartların dışında faaliyet gösteren 'gölge filo' (shadow fleet) sorununu güvenlik ve çevre açısından kritik bir mesele olarak ele almaktadır. Bu alandaki başlıca politika araçları şunlardır:

- EMSA aracılığıyla gölge filo operasyonlarının gözetim ve izlenmesinin güçlendirilmesi
- Mevcut kuralların uygulanmasının iyileştirilmesi
- Kalan boşlukları kapatmak için uluslararası işbirliğinin derinleştirilmesi
- Özellikle Baltık Denizi gibi çevresel açıdan hassas bölgelerde yaptırım önlemlerinin etkin biçimde uygulanması

9.4 Siber Güvenlik

Strateji, sivil gemiler için bağlayıcı IMO siber güvenlik kurallarının geliştirilmesini savunmaktadır. NIS2 Direktifi ve Siber Dayanıklılık Yasası (Cyber Resilience Act) ile uyumlu bu çerçeve, denizcilik sektörünün artan dijitalleşmesinden kaynaklanan siber risklere karşı kapsamlı bir koruma kalkını oluşturmayı amaçlamaktadır.

Türkiye Açısından Değerlendirme ve Öneriler

AB Entegre Gözetim Sisteminin kurulması Türkiye açısından, özellikle Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz'de yer alan denizaltı kabloları ve enerji altyapılarının güvenliği bakımından benzer entegre izleme ve erken uyarı sistemlerinin oluşturulmasını stratejik bir gereklilik haline getirmektedir.

Bu kapsamda, kurumlar arası veri paylaşımının güçlendirilmesi, deniz kuvvetleri ve sivil otoriteler arasında koordinasyonun artırılması ve AB başta olmak üzere uluslararası iş birliği mekanizmalarına aktif katılım sağlanması, bu güvenliğin sağlanması için denizden sınırdış ülkelerle karşılıklı ve bölgesel anlaşmalar tesis etmek önem arz etmektedir.

10. DENİZCİLİK İŞGÜCÜ

AB denizcilik kümesinde çalışmanın cazibesini artırmak çok önemlidir. Nitelikli ve motive olmuş bir iş gücü, verimliliği ve üretkenliği destekler, teknolojik değişimlere uyum sağlamayı mümkün kılar, bilgi birikimini ve aktarımını güvence altına alır ve rekabetçi, dirençli ve yenilikçi bir AB denizcilik ekosistemine katkıda bulunurken sürdürülebilirlik hedeflerini destekler.

10.1 AB gemi inşa iş gücünün ve gemiadamlarının becerilerinin geliştirilmesi (Up-skill) ve yeniden kazandırılması (Re-Skill)

Teknolojik evrim, alternatif yakıtların benimsenmesi, artan otomasyon ve dijitalleşme, yüksek vasıflı gemiadamları, karada çalışan profesyoneller ve gemi inşa ve denizcilik imalatında çalışanlara olan talebi artırmaktadır. İşgücü kıtlığını önlemek, fikri mülkiyeti güvence altına almak, AB dışı işçilere bağımlılığı azaltmak ve Birlik içindeki bilgi birikimini korumak için eğitim ve öğretime stratejik yatırım yapılması gerekmektedir.

Komisyon, sektörün ihtiyaçlarına paralel olarak, eğitim kurumlarını ve sosyal ortakları mevcut ve gelecekteki beceri açıklarını belirleme ve yeniden beceri kazandırma ve beceri geliştirme programları geliştirme konusunda destekleyecektir.

10.2 Mobilite, İş Çekiciliği ve Kaliteli İş Sunma

Nitelikli personeli çekmek ve elde tutmak hâlâ bir zorluk teşkil etmektedir. Komisyon, üye devletlere denizcilik kariyerlerinde geçişi cazip hale getirme ve deniz ile kara tabanlı roller arasında hareketliliği teşvik etme konusunda yardımcı olmaya hazırdır; aynı zamanda denizcilik kümesi genelinde yaşam boyu kariyerleri ve kıyı ve ada toplulukları da dahil olmak üzere iş yaratmayı desteklemektedir. Küme içindeki hareketliliği artırmak için Komisyon, sosyal ortakları ve denizcilik eğitim kurumlarını denizcilik mesleklerinin haritasını çıkarmada destekleyecektir. Bu aynı zamanda deneyimin korunmasına ve Avrupa sanayi tabanının güçlendirilmesine de yardımcı olacaktır.

Avrupa denizcilik eğitim alanının sınırları ortadan kalkmalıdır. **AB genelinde ve mümkünse üçüncü ülkelerle denizcilik kümesi içindeki derecelerin, niteliklerin ve sertifikaların karşılıklı tanınmasının sağlanması öncelikli bir konudur.** Komisyon, AB genelinde denizcilik yükseköğretim kurumları (MHEI) ve mesleki eğitim merkezlerinden oluşan bir ağın oluşturulmasını destekleyecek ve koordine edecektir. Daha da önemlisi, Komisyon, üye devletlere öğrenci ve akademik personel hareketliliğinin önündeki engelleri kaldırmada yardımcı olacak ve Erasmus+ programına denizcilik yükseköğretim kurumlarının daha fazla katılımını teşvik edecektir.

Denizcilik işgücü sektörü, yalnızca beceri eksikliğiyle değil, hem gemide hem de karada çalışma koşullarıyla ilgili sürekli zorluklarla karşı karşıyadır. Kaliteli işleri desteklemek, güçlü bir sosyal diyalog, adil çalışma koşulları ve güvenli iş yerleri gerektirir. İşçilerin Görevlendirilmesi Direktifi (Posting of Workers Directive) ve iş sağlığı ve güvenliği mevzuatı da dahil olmak üzere AB iş mevzuatının uygulanması ve yürürlüğe konması, eşit şartlar ve cazip istihdam sağlamak için elzemdir.

Komisyon, ILO'daki çalışma standartlarını iyileştirmek ve IMO ile ILO arasındaki iş birliğini güçlendirmek için üye devletlerle birlikte çalışacak, böylece düzenlemelerin tekdüze uygulanmasını ve gemiadamları için tek tip koruma sağlayarak küresel düzeyde eşit şartlar yaratılmasına katkıda bulunacaktır.

Gelişme gereken alanlardan biri de gemiadamları için farklı sosyal güvenlik sistemlerinin ele alınmasıdır. Komisyon, özellikle Avrupa Çalışma Otoritesi'nin rolünü güçlendirerek, ortak eylemleri ve ortak denetimleri artırmak ve AB mevzuatı ile uluslararası standartların uyumunu sağlamak da dahil olmak üzere, bu tür sistemlerin daha iyi koordinasyonunu teşvik edecektir.

11. SONUÇ

Bu strateji, AB kurumları, üye devletler, sanayi, bölgeler, sosyal ortaklar ve sivil toplum da dahil olmak üzere ilgili tüm paydaşların ortak çabasını gerektiren yapılandırılmış bir eylem planıdır.

Komisyon, stratejinin tüm paydaşlarla birlikte etkin bir şekilde uygulanmasını ve hedeflerine ulaşılmasını sağlamaya kararlıdır. Bu amaçla Komisyon, hem AB Sanayi Denizcilik ve Limanlar stratejilerinde belirtilen **eylemlerin uygulanması konusunda sürekli bir görüş alışverişi sağlamak hem de piyasadaki gelişmeler hakkında geri bildirim toplamak amacıyla, sorumlu Komiser ve diğer ilgili kişilerin başkanlığında üst düzey bir Denizcilik Sanayi ve Limanlar Kurulu kuracaktır.**

12. AB Denizcilik Endüstrisi Stratejisi Belgesine İlişkin Önemli Notlar

12.1 AB Denizcilik Endüstrisi Stratejisi Belgesinin Hukuki Statüsü

Bu belge, **European Commission tarafından yayımlanan bir "Communication" (Bildirim/İletişim Belgesi)* olup, AB hukuk sistemi içinde **bağlayıcı (non-binding) bir hukuki işlem değildir.**

Söz konusu belge, hukuken bağlayıcı nitelik taşımamakla birlikte, Avrupa Komisyonu'nun denizcilik endüstrisine yönelik stratejik önceliklerini ortaya koyan ve gelecekteki mevzuat ile finansman mekanizmalarının şekillenmesinde belirleyici rol oynayan bir politika çerçevesi niteliğindedir.

12.2 Neden Çok Önemli Bir Belge?

Her ne kadar bağlayıcı olmasa da:

- **Politika Çerçevesi Belgesidir:** 1- AB'nin stratejik yönünü ortaya koyar. 2- Öncelikleri ve hedefleri tanımlar.
- **Gelecek Mevzuatın Habercisidir:** Bu tür belgeler çoğunlukla şu süreçleri tetikler: 1- Yeni regulation ve directive teklifleri. 2- Teknik standartlar. 2- Sektör düzenlemeleri
- **Finansman ve Teşvik Mekanizmalarını Şekillendirir:** 1- Horizon Europe, 2- Innovation Fund, 3- CEF (Connecting Europe Facility) gibi programların yönünü belirler
- **Piyasa ve Sektör İçin Güçlü Bir Sinyaldir:** 1- Yatırım kararlarını etkiler. 2- Rekabet koşullarını dolaylı olarak belirler

12.3 Orijinal Belgeye Ulaşım

Raporun orijinaline <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2026:111:FIN> linkinden ulaşabilirsiniz.