Issue No: 88 | November - December 2022

YENİ YILINIZ KUTLU OLSUN! 2023 HAPPY NEW YEAR!

Prof. Dr. Oral Erdoğan
2023 Yılında Enflasyon mu, Resesyon mu?

CLARKSONS
Türkiye's Shipping Data

ISTFIX
Freight Index

Dr. İlker K. Başaran
Akademik Hayatı ve Çalışmaları

ISSN 2791-6588

TURKEY SeaNews

Prof. Dr. Özcan Arslan: "Denizcilik Eğitiminde Değişim ve Dönüşüm Zamanı"

"It's Change and Metamorphose Time for Maritime Education"

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

MARİN RÖMORKÖR & KILAVUZLUK
MARIN TUG & PILOT

Kılavuzluk ve Römorkör hizmetlerinde
sahip olduğumuz tecrübe,
güçlü sermaye ve ortaklık yapımızın
verdiği güvenle...
Her geçen gün büyüyen filomuzla
Ülkemize ve sektörümüze değer katmaya
devam ediyoruz.

www.marintug.com

+90(533)
818 9360
24SAAT İLETİŞİM

SeaNews

Issue/Sayı 88 - Kasım - Aralık 2022

Lojitürk Lojistik, Danışmanlık, Yayıncılık ve Turizm Hizmetleri Ltd.Şti. adına

İmtiyaz Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Publisher / Editor in Chief
Fulya Tekin İstikbal

Genel Koordinator / Coordination
Nermin İstikbal Ocaklı

Yayın Türü / Type of Publication
Ulusal-Uluslararası Aylık Süreli
National/International Monthly

Yayın Kurulu / Editorial Board
Prof. Dr. Özcan Arslan
Prof. Dr. Ali Deveci
Kapt. Ahmet Ağaoğlu
Prof. Dr. Selçuk Nas
Müh. Yılmaz Onur
Müh. Feramuz Aşkın
Kapt. Salih Zeki Çakır
Dr. Nilüfer Oral
Harun Şişmanyazıcı
Ali Bozoğlu
Kapt. Cahit İstikbal

Sektör Danışmanı
Industrial Consultant
Kapt. Mustafa Can

Grafik Tasarım / Layouth Design
Halit Emre İbrahimoğlu

Baskı / Press
Hat Baskı Sanatları
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi
No:ZA5 Topkapı/İstanbul
Tel: 0212 5677766

Yönetim Yeri / Contact
Lojitürk Lojistik, Danışmanlık, Yayıncılık ve Turizm Hizmetleri Ltd. Şti.
Küçüksu Mah. Kamer sok No:12/1
Üsküdar/ İstanbul
Tel: +90 216 330 24 10 Fax +90 216 330 24 70
24/7 Mobile: +90534 684 01 05
e-mail: editor@seanews.com.tr

Reklam İletişim / Advertisement
+90 532 324 73 04

www.seanews.com.tr

SeaNews® Lojitürk'ün TPE 38. ve 42. sınıflarda tescilli markasıdır.
SeaNews® is registered trademark of Lojiturk Inc.

ISSN 2791-6588
9 772791 658005

SeaNews®

Editörden/from the Editor

Fulya Tekin İstikbal

Sevgili Seanews Okurları,

Merhaba. Yeni bir seneyi karşıladığımız şu günlerde yeni sayımız ile sizlereulaşmaktan çok mutluyuz. Bu sayımızdaki kapak röportajımızı İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan ile gerçekleştirdik. Kendisinin denizcilik sektörünü ve İTÜ Denizcilik Fakültesi'ni tanıması dönemin Dekanı duayen denizcilik hocası Prof. Dr. Osman Kamil Sağ'ın güzel bir mektubu ile olmuş ve kariyeri bu günlere ulaşmış. Röportajımızda kendisi İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin farklı bir gücü ve enerjisi olması gerektiğini vurguladı ve bize okulda yaptıkları güzel çalışmalardan bahsetti.

Ayrıca sayımızda iki kısa röportajımız daha var. İlkini Wista International Eski Başkanı Despina Panayiotou Theodosiou ile ikinci röportajımızı ise deniz hukuku konularında çok önemli bir akademik kariyere sahip Doç. Dr. İlker Başaran ile gerçekleştirdik.

Bu sayımızda Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın "Küresel Ekonomide 2023 yılında Enflasyon mu? Resesyon mu?" başlıklı makalesini de okuyabilirsiniz. Katkısı için kendisine çok teşekkür ederiz.

Sayımızı beğeni ile okumanızı umarken; 2023'de herkese sağlık, huzur, mutluluk ve bol kazançlar diliyoruz.

Dear Seanews Readers,

Hello. We are very happy to reach you with this issue in these days when we welcome a new year. Our cover interview in this issue is with İTÜ Maritime Faculty Dean, Prof. Dr. Özcan Arslan. The fact that he got to know the maritime industry and İTÜ Maritime Faculty is because of a nice letter from the Dean of the period, doyen maritime instructor Prof. Dr. Osman Kamil Sağ and his career has reached today. In our interview, he emphasized that İTÜ Maritime Faculty should have a different power and energy and told us about the good work they did at the school.

We also have two more short interviews in our issue. Our first interview is with Ms.Despina Panayiotou Theodosiou, Former President of Wista International, and our second interview is with Assoc. Dr. İlker Başaran who has a very significant academic career in maritime law.

In this issue, you can also read Prof. Dr. Oral Erdoğan's article, "Inflation or Recession in the Global Economy in 2023?". Many thanks to him for his contribution.

We hope that you will read our issue with interest. Also, we wish everyone health, peace, happiness and prosperous days in 2023.

İçindekiler / Contents

04 | DTO Aylık Olağan Meclis Toplantısı
Chamber of Shipping Monthly Assembly
06-15| MONITOR

Makale/ Article

24 | Prof. Dr. Oral Erdoğan
2023 Yılında Enflasyon mu, Resesyon mu?

Röportajlar / Interviews

Cover
32 | Prof. Dr. Özcan Arslan
16 | Despina Panayiotu Theodosiou
18 | Dr. İlker K. Başaran
30 | Müh. Kapt. Refik Akdoğan

Piyasalar / Markets

56 | Clarkson Monthly Data
58| ISTFIX Freight Index

Her Ay / In Every Issue

50 | Foto Galeri/Photo Gallery
60| Etkinlik Takvimi/ Events Calendar

Görüşler / Comments

Oluşturduğunuz portreleri ilgiyle takip ediyorum...

Denizcilikle ilgili iki favori dergim var. Bir tanesi SeaNews. Bir de Deniz Mecmuasını beğeniyorum, araştırmaları ve deniz tarihi noktasındaki özellikli yazıları var. Sizin oluşturduğunuz bu portreleri ilgiyle takip ediyorum. Sektörün, kendi adına bir şeyler ortaya koymuş insanlarını detaylı bir şekilde ortaya koymanıza bayılıyorum. İstikbal ailesinin dokunuşları hissediliyor. Cahit Kaptanın mesleğe bakış açısı, tavrı ve çalışmaları takdire şayandır. Herhangi bir işin detaylarıyla ele alınması ki bunu sizin derginizde de net olarak görüyorum, detaya giriyorsunuz, konuları kısaltarak ana başlıklar halinde değil de detayla ilgileniyorsunuz, bu çok hoşuma gidiyor. Ayrıca İngilizce olması merak eden yabancıların dergiyi eline aldığında bizler hakkında bilgileri kaynağından ve doğrudan ulaşmasına aracılık ediyor. Bu bence sektörümüzü tanıtmak ve uluslararasında temsil etmek adına çok önemli bir husustur.

Kapt. Ufuk Teker
Türk P&I Genel Müdürü

Konseptinizi beğeniyorum

Derginizin konseptini beğeniyorum. Her sayıda röportaj yaptığınız kişinin portesini koyuyorsunuz. Bu gerçekten ilgi çekiyor. Gerçi kapak yazılarının İngilizce olması sanki İngilizce dergi havası veriyor. Sonra içine bakıyorsunuz Türkçe İngilizce. Ben şöyle değerlendiriyorum dergilerin durumunu: "Bir hevesle yola çıkıp 5 ay 6 ay bazen bir yıl sonra ortadan kaybolur". SeaNews öyle olmadı. Beğendiğim, takip ettiğim ve faydalandığım dergilerden bir tanesi. Mümkün olduğunca bakıyorum denizcilikle ilgili yayınlanan dergilere hakikaten güzel şeyler bulduğum oluyor. Çok geniş kitleye hitap etmediğinizden tabi işiniz kolay değil onunda farkındayım.

Tamer Kıran
İMEAK DTO YK Başkanı

I read the portraits you create with interest...

I have two favorite journals in maritime fora. One of them is SeaNews. I also like the Deniz Mecmuası, have researches and featured articles on sea history. I read the portraits you cover on every issue. I love your way of introducing the successful individuals of the sector in detail which has created a difference in their section of business. The touches of the Istikbal family are felt. Captain Cahit's view of the profession, his attitude and his work are worth appraisal. Any work is handled in detail, which I see clearly in your magazine, you go into detail, not in the main titles by shortening them. In addition, it is also in English and this enables the interested foreigners to learn about us at the first hand. II think this is a very important opportunity in order to promote our industry and to represent it in the international arena.

Capt. Ufuk Teker
General Manager, P&I Turk

I like your concept

I like the concept of your magazine. In each issue you put the portrait of the person you interviewed on the cover. This is really interesting. Though the cover motto is English, it gives the impression that it is a magazine in English. Then you look inside, it's Turkish-English bilingual. I think that the situation of the new start-up magazines is like this: "Starts with an ambition but then disappears after a year, sometimes 5 or 6 moths later." This was not the case with SeaNews Magazine, which is one of the magazines I follow and benefit from. I know that your business is not easy because you do not address a very large audience.

Tamer Kıran
Chairman of Chamber of Shipping

Mektuplarınıza burada yer vereceğiz | Your letters will be published here
editor@seanews.com.tr

GLOBAL
SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com

Aralık Meclisi

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aralık Ayı Meclis Toplantısı Gerçekleştirildi

İMEAK DENIZ TICARET ODASI ARALIK AYI OLAĞAN MECLIS TOPLANTISI İMEAK DTO MECLIS SALONU'NDA GERÇEKLEŞTIRILDI.

Yılın son meclis toplantısı İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak başkanlığında yapıldı. Avrupa'daki resesyon süreci, Ukrayna-Rusya savaşı ve Çin'de görülen zayıf ekonomik gelişmeler piyasayı ve denizcilik camiasını olumsuz etkilediğini dile getiren Başaran Bayrak, önümüzdeki yılın daha müreffeh ve başarılı bir yıl olmasını dileyerek toplantıyı açtı.

TAMER KIRAN: "SORUNLAR KARŞISINDA ŞIKÂYET DEĞİL ÇÖZÜM ÜRETECEĞİZ"

İMEAK DTO Kasım Ayı faaliyetlerinin sunumunun ardından Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşma yaptı. Konuşmasında 2022 yılının Deniz Ticaret Odası için oldukça yoğun bir gündemle geçtiğini belirten Kıran, "Türk denizcilik sektörünün çatı kuruluşu Odamızın bu yıl 40. kuruluş yıldönümünü kutladık. Yine bu yıl yapmamız gereken organ seçimlerini de Ekim ve Kasım aylarında tamamladık, Şubelerimiz dahil olmak üzere 2022-2026 döneminde görev yapacak yeni Yönetim Kurulları, Meclis ve Meslek Komiteleri üyelerimizi belirledik.

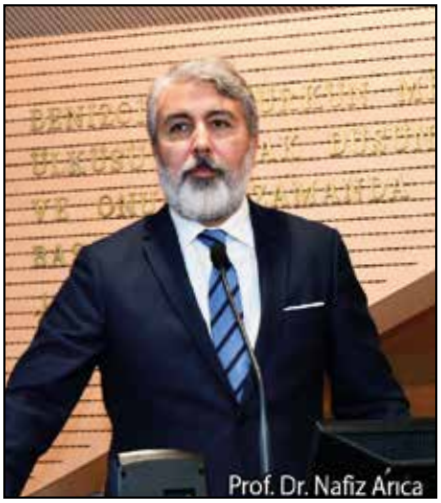
Seçimin hemen ardından önümüzde çok zorlu bir görev döneminin bizleri beklediği bilinciyle hızlıca yoğun gündemimize geri döndük. Bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da sorunlar karşısında şikâyetçi olmak yerine çözümüne yönelik çalışmalar yapmak en önemli hedefimiz olacak. İçinde bulunduğumuz şu günlerde önümüzdeki 4 yılın yeni yol haritasını hızlıca oluşturmanın gayreti içindeyiz. İş birliği anlayışını daha ön plana çıkararak, Meclisimiz ve Meslek Komitelerimizin daha etkin çalışmalarıyla hareket etmeye özen göstereceğiz.''

AB'NİN EMİSYON TİCARET SİSTEMİ

IMO'nun sera gazı azaltım faaliyetlerini yeterince hızlı yapmadığı görüşünde olan Avrupa Birliği'nin (AB) ise, denizcilik sektörünü AB Emisyon Ticaret Sistemine (ETS) dahil ettiğini ve Denizcilik Yakıt İnisiyatifini (FuelEUMaritime) AB Yeşil mutabakat regülasyonu içerisine aldığını belirten Tamer Kıran, her iki regülasyon önerisinin AB Komisyonu tarafından Temmuz 2021'de yayınlandığını, AB Parlamentosu'nun 2022 yılı içerisinde her iki regülasyonun artırılarak uygulanmasını kabul ettiğini ve şu anda Komisyon, Konsey ve Parlamento arasında mevzuatın son hale getirilmesi çalışmalarının devam ettiğini söyledi.

PROF. DR. NAFİZ ARICA: "DENİZ TEKNOLOJİLERİNDE ÖNCÜ BİR ÜNİVERSİTE OLMAYI HEDEFLİYORUZ"

Meclis Toplantısının konuklarından Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca "Üniversitelerin genel olarak 3 misyonu vardır. Eğitim, araştırma, geliştirme ve sektöre hizmet. Piri Reis Üniversitesi olarak 2030 yılına kadar dünyanın en iyi denizcilik eğitimi veren üniversitesi olmayı, deniz teknolojilerinde öncü bir üniversite olmayı hedefliyoruz.'' dedi. ■


Prof. Dr. Nafiz Arıca

December Meeting

December Assembly Meeting of İMEAK Chamber of Shipping was Held

THE DECEMBER ASSEMBLY MEETING OF THE İMEAK CHAMBER OF SHIPPING WAS HELD AT THE İMEAK DTO ASSEMBLY HALL.

The last assembly meeting of the year was held under the chairmanship of İMEAK DTO Assembly President Başaran Bayrak. Stating that the recession process in Europe, the Ukraine-Russia war and the weak economic developments in China affected the market and the maritime community negatively, Başaran Bayrak opened the meeting by wishing that the next year would be a more prosperous and successful one.

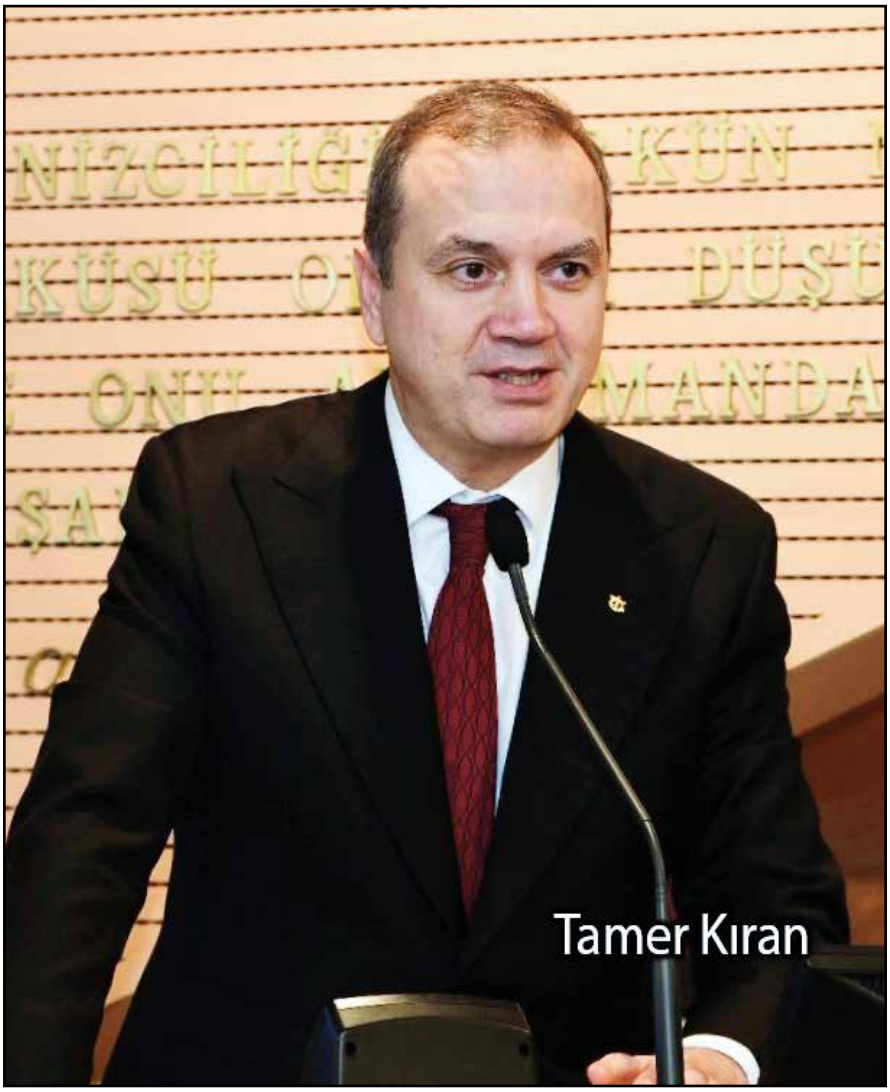
TAMER KIRAN: "WE WILL PRODUCE SOLUTIONS TO PROBLEMS, NOT COMPLAINTS"

After the presentation of İMEAK DTO November activities, Chairman of the Board of Directors Tamer Kıran made a speech. In his speech, Kıran stated that the year 2022 passed with a very busy agenda for the Chamber of Shipping and said; "This year, we celebrated the 40th anniversary of our Chamber, the umbrella organization of the Turkish maritime industry. Again, we completed the organ elections that we had to do this year in October and November, and we determined our new Board of Directors, Assembly and Professional Committee members, including our branches, to serve in the 2022-2026 period.

We quickly returned to our busy agenda with the awareness that a very difficult period of duty awaited us right after the election. As it has been up to now, our most important goal will be to work towards the solution of problems instead of complaining about them. These days we are in an effort to quickly create a new roadmap for the next 4 years. By emphasizing the understanding of cooperation, we will take care to act with more effective work of our Assembly and Professional Committees."

EU EMISSIONS TRADE SYSTEM

Tamer Kıran stated that the European Union (EU), which is of the opinion that IMO does not carry out greenhouse gas reduction activities fast enough, has included the maritime sector in the EU Emissions Trading System (ETS) and included the Marine Fuel Initiative (FuelEUMaritime) within the EU Green agreement regulation. He said that two regulation proposals were published by the EU Commission in July 2021, that the EU Parliament accepted the increased implementation of both regulations in 2022, and that the work on finalizing the legislation is currently underway between the Commission, the Council and the Parliament.



PROF. DR. NAFİZ ARICA: "WE AIM TO BE A PIONEERING UNIVERSITY IN MARINE TECHNOLOGIES"

One of the guests of the Assembly Meeting, Piri Reis University Rector Prof. Dr. Nafiz Arıca said; "Universities generally have three missions. Education, research, development and service to the industry. As Piri Reis University, we aim to be the world's best maritime education university by 2030, and to be a leading university in maritime technologies." ■

Monitor

GEMİ İNŞA/SHIPBUILDING

Sanmar Tersaneleri SMS Towage'a iki römorkör teslim etti

Sanmar, İngiltere'nin en büyük bağımsız römorkör şirketi, en eski ve en sadık müşterilerinden biri olan SMS Towage' a iki römorkör daha teslim etti.

Daha önce Sanmar'ın kendi filosunda çalışan iki adet RAmparts 2200 sınıfı kardeş römorkörün teslimatı ile Sanmar'ın SMS Towage'a teslim ettiği toplam römorkör sayısı 14'e yükseldi. Bunlardan ilki 2008 yılında teslim edilen SCOTSMAN' dı.

Türkiye'de görev yaparken SIRAPINAR XVIII ve SIRAPINAR XV olarak bilinen römorkörler, Birleşik Krallık'ta Humber, Bristol Kanalı, Belfast, Portsmouth, Teesside ve Tyne Nehri'nde stratejik olarak konumlandırılmış filoya sahip olan yeni sahipleri tarafından TRUEMAN ve KINGSMAN olarak yeniden adlandırıldı.

İkiz kız kardeşler, Kanadalı deniz mimarları Robert Allan Ltd'nin RAmparts 2200 tasarımına dayanmaktadır ve 22,4 m tam boy, 10,84 m kalıplanmış kiriş, en az kalıplanmış 4,4 m derinlik ve yaklaşık 4,85 m seyir taslağı ile ölçülmüştür.

Z-tahrikli ve dizel motorlu kardeş römorkörler, az insanlı operasyon ve açık deniz gemileri için gemi elleçleme görevlerinin performansında maksimum verimlilik için tasarlandı. Her ikisi de iki Caterpillar 3512 C ana motorla çalışıyor ve her biri 360 derece azimut Schottel SRP 360 FP iticileri çalıştırmak için 1.600 dev/dak'da 1.500 kW üretiyor.

TRUEMAN ve KINGSMAN, önde 52 ton ve arkada 49 ton çeki kuvveti ve 11,5 deniz mili serbest seyir hızına ulaşabiliyor. Hem TRUEMAN hem de KINGSMAN, Registro Italiano Navale (RINA) tarafından CX Tug X AUT-UMS, INWATERSURVEY, Unrestricted Navigation, MLC DESIGN olarak sınıflandırılmıştır.

Sanmar Pazarlama Direktörü Rüçhan Çıvgın, "SMS Towage'daki arkadaşlarımızla uzun vadeli, karşılıklı yarar sağlayan bir ilişkimiz var ve onlara bir kez daha başarılı operasyonel ihtiyaçlarına uyan römorkör tiplerini sağlayabildiğimiz için mutluyuz. Popüler RAmparts 2200 sınıfı römorkörlerimiz yüksek manevra kabiliyetine sahip ağır ve uzun süreli kullanımda güvenilir çalışan römorkörlerdir. SMS Towage ile ilişkimiz çok eskiye dayanıyor ve römorkör filolarını geliştirirken tekrar tekrar bize gelmeleri her zaman memnuniyet verici" dedi.■

Sanmar Shipyards delivers two tugs to SMS Towage

Sanmar has delivered two more tugboats to SMS Towage, the UK's largest independent towage company, and one of its oldest and most loyal customers.

The delivery of the two RAmparts 2200 class sister tugs, which previously worked in Sanmar's own fleet, brings the total number of tugboats Sanmar has delivered to SMS Towage to 14. The first was SCOTSMAN which was delivered in 2008.

Known as SIRAPINAR XVIII and SIRAPINAR XV while working in Türkiye, the tugs have been renamed TRUEMAN and KINGSMAN by their new owner, which has a fleet of tugs strategically positioned around the UK in the Humber, Bristol Channel, Belfast, Portsmouth, Teeside and the River Tyne.

The twin sisters are based on the RAmparts 2200 design from Canadian naval architects Robert Allan Ltd and measure 22.4m LOA, with a moulded beam of 10.84m, least moulded depth of 4.4m and approximate navigational draft of 4.85m.

The twin Z-drive, diesel powered tugs are designed for low manning operation and maximum efficiency in the performance of ship-handling duties for sea going ships. They are both powered by two Caterpillar 3512 C main engines, each producing 1,500 kW at 1,600 rev/min to drive 360-degree azimuthing Schottel SRP 360 FP thrusters.

TRUEMAN and KINGSMAN can achieve bollard pulls of 52 tons ahead and 49 tons astern and a free running speed of 11.5 knots. Both TRUEMAN and KINGSMAN are classified by Registro Italiano Navale (RINA) as CX Tug X AUT-UMS, INWATERSURVEY, Unrestricted Navigation, MLC DESIGN.

Rüçhan Çıvgın, Commercial Director of Sanmar Shipyards, said: "We have had a long term, mutually beneficial relationship with our friends at SMS Towage and we are delighted that we can once again provide them with the type of tugboats that fit their successful business's specific operational needs. Our popular RAmparts 2200 class tugs are compact, highly manoeuvrable workhorse tugs. Our relationship with SMS Towage goes back a long way, and it is always pleasing when they come back to us again and again when enhancing their tug fleet." ■

Alesta Diving Company

The Choice of Bests

Alesta

- OUR SERVICES-
- Underwater Survey Services
- Sea Chest Cleaning and Propeller Polishing
- Ship Loading and Unloading Systems with Oil Pipeline Maintenance - Repair Services
- Anchor Extraction Process
- Fiber Optic Cable Installation
- Rov Services
- Damaged Ship Supply, Repair and Maintenance Services Sector
- Salvage and Wreck Removal
- Infrastructure Maintenance and Renewal of Buoy System Services
- Breakaway Coupling Assembly
- Fender and Automatic Hook Systems Installation and Dismantling

DBS DROMON BUREAU OF SHIPPING

BUREAU VERITAS

KR KOREAN REGISTER

International Organization for Standardization ISO 9001 - 14001-45001

TÜRK LOYDU İSTANBUL 1962

PANAMA SHIPPING REGISTRAR INC

RINA TURKEY 1861

Pantone 3025

ClassNK

RECOGNIZED ABS SPECIALIST

Lloyd's Register

DNV·GL

MERKEZ OFİS: Kavacık Mahallesi Ekinciler Caddesi Uluer Plaza No:2 Kat: 6 Beykoz-İSTANBUL
Phone: 0216 680 46 76 - Fax: 0216 693 15 10 - E-Mail: info@alestadalgiclik.com

İSKENDERUN OFİS: Tayfur Sökmen Bulvar Çay Mahallesi Osman Gazi Caddesi Steel Towers B blok K:7 D: 18
İskenderun / HATAY
iPhone: 0532 722 94 14

www.alestadalgiclik.com

Monitor

GEMİ İNŞA/SHIPBUILDING

Türk donanmasının amiral gemisi geliyor

Sedef Tersanesi'nde inşa edilen ve Türk donanmasının amiral gemisi olacak TCG Anadolu'nun da 2022 bitmeden aralık ayı içinde hizmete girmesi planlandı.

Türk donanması, milli savaş gemisi projesi çerçevesinde üretilen ve ağırlıklı olarak yerli silah sistemlerine sahip gemiler ile güçleniyor.

TCG Anadolu, Türkiye'nin ilk amfibi ve en büyük savaş gemisi olacak. Kamuoyunda "uçak gemisi" olarak da adlandırılan gemi aslında klasik anlamda bir "uçak gemisi" olmayacak. Geminin pisti, kısa olması nedeniyle envanterdeki savaş uçaklarının iniş ve kalkışı için uygun değil. 232 metre boyu olan amfibi gemisinin uçuş platformunun 202 metre olduğu belirtiliyor. Bu nedenle gemide, STOVL özelliği olan yani kısa kalkış dikey iniş kabiliyetine sahip savaş uçaklarının konuşlanması gerekiyor.

Daha önce TCG Anadolu'da, STOVL kabiliyetine sahip F-35B uçaklarının kullanılması planlanmıştı. Ancak Türkiye, ABD tarafından F-35 programından çıkarılınca bu kez savaş gemisinde milli üretim uçakların kullanılması için çalışma yapıldı. Helikopterlerin iniş testleri yapılan TCG Anadolu'da; konuşlandırılması planlanan uçaklar içinde Bayraktar TB3 SİHA ile Hürjet'in taarruz jeti versiyonu da yer alıyor. ■

The flagship of the Turkish navy is to join the fleet

TCG Anadolu, which was built at Sedef Shipyard and will be the flagship of the Turkish navy, is planned to enter service in December before the end of 2022.

The Turkish navy is getting stronger with ships that are produced within the framework of the national warship project and mainly have domestic weapon systems.

TCG Anadolu will be Turkey's first amphibious and largest warship. Also known as an "aircraft carrier" in public, the ship will not actually be an "aircraft carrier" in the classical sense. Due to its short runway, the ship's runway is not suitable for the landing and takeoff of the warplanes in the inventory. It is stated that the flight platform of the 232 meters long amphibious ship is 202 meters. For this reason, warplanes with STOVL feature, that is, short take-off vertical landing capability, need to be deployed on the ship.

Previously, it was planned to use F-35B aircraft with STOVL capability at TCG Anadolu. However, when Turkey was removed from the F-35 program by the USA, this time work was carried out to use national production aircraft on the warship. At TCG Anadolu, where helicopter landing tests are carried out; Bayraktar TB3 SİHA and the attack jet version of Hürjet are among the aircraft planned to be deployed." ■

CASTROL IS WITH YOU FOR EVERY VOYAGE, HELPING YOUR FLEET TO KEEP MOVING WITH HIGH-PERFORMANCE LUBRICANTS AND SERVICES.

For your enquiries please contact with Capt.S.Barış TÜRKMEN
GSM : +90 552 605 15 05
E-mail : marine@visenerji.com

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.

Castrol

Monitor

SEKTÖRDEN/FROM THE SECTOR

Alkoç Grup ve MOL Türkiye Yeni Projeler İçin imzaları Attı

Japon MOL Firması'nın Türkiye ofisi ile (MOL Turkey Denizcilik ve Lojistik Tic. A.Ş.) ile Alkoç Grup, 2 yıldır süregelen çalışmaları neticesinde karşılıklı bir protokol imzaladı.

Japon MOL Firması'nın Türkiye ofisi ile (MOL Turkey Denizcilik ve Lojistik Tic. A.Ş.) yaklaşık 2 yıldır süregelen çalışmaları neticesinde karşılıklı bir protokol imzalayan Alkoç Grup Yönetim Kurulu Başkanı Baş.Müh. Gürhan Burak Alkoç, bu protokolde öncelikle kiralama noktasında bir sinerji ortaklığı oluşturduklarını söyledi.Grup, çatısı altında bu bağlamda ALKCHART Carriers firmasının temellerini atarak kısa sürede hayata geçirdi.

ALKCHART Carriers bir chartering house olarak gemi kiralama alanında sektöre yelken açtı.

Hali hazırda, aktif olarak üç nehir gemisi, dört handysize gemi ALKCHART'ın kendi kirasında bulunuyor. Bu gemilerin tüm ticari yönetimi yine firma üzerinden sağlanıyor.

Yönetim Kurulu Başkanı G.Burak Alkoç, önümüzdeki bahar ayları itibariyle farklı planları olduğunu, özellikle bağlı bulundukları kurum, STK'lar ve kuruluşlardaki Japon komitelerine üyelikleri noktasında da iki ülke diyaloglarını özellikle ticari anlamda geliştirmek istediklerini, dile getirdi.

Atılan imzalarla yapılandırılan iş planı dahilinde, 2023 yılında Japonya'dan 15 yaş civarı gemileri ülkemize getirerek burada opere etmek, daha sonra bu gemilere farklı finansal çözümler sunmak, kiraya vermek, kendi kirasına almak, alım, satımı ve akabinde 25 yaşına gelen gemilerin hurdaya gidişleri noktasında tam kapsamlı ticari ve operasyonel hizmetler vermek şeklinde konu başlıkları bulunuyor.

Alkoç Grup, Denizcilik sektöründe 25 yılı aşkın tecrübesi ile dökme yük gemileri, tankerler, konteyner gemileri, MPP, PSV, OSV, LPG, LNG ve FSRU yönetiminde deneyimlere sahip ve farklı gemi türlerini kapsayan birinci sınıf gemi işletmeciliği hizmetleri sunuyor. ■

Alkoç Group and MOL Turkey Sign for New Projects

The Turkish office of the Japanese MOL Company (MOL Turkey Denizcilik ve Lojistik Tic. A.Ş.) and the Alkoç Group signed a mutual protocol as a result of their work that has been going on for 2 years.

Alkoç Group Chairman of the Board of Directors Chief Engineer Gürhan Burak Alkoç, who signed a mutual protocol with the Turkish office of the Japanese MOL Company (MOL Turkey Denizcilik ve Lojistik Tic. A.Ş.) as a result of their efforts for about 2 years, said that in that protocol, primarily at the rental point, they have formed a synergy partnership. In this context, the Group laid the foundations of ALKCHART Carriers and brought it to life in a short time. ALKCHART Carriers set sail for the chartering sector as a chartering house.

Currently, three river vessels and four handysize vessels are actively leased by ALKCHART. All commercial management of those ships is also provided by the company.

Mr. G. Burak Alkoç, Chairman of the Board of Directors, stated that they have different plans for the coming spring months, and that they want to develop the commercial dialogue between the two countries, especially in terms of their membership in the Japanese committees of the institutions, NGOs and organizations they are affiliated with.

Within the scope of the business plan, which is structured with the signed signatures, there are topics like: bringing ships around 15 years old from Japan to our country in 2023 and operating here, then offering different financial solutions to these ships, leasing them, renting them, buying, selling and then providing full range of commercial and operational services at the point of scrapping the ships that are 25 years old.

With over 25 years of experience in the maritime industry, Alkoç Group offers first class ship management services covering different types of ships, with experience in the management of bulk carriers, tankers, container ships, MPP, PSV, OSV, LPG, LNG and FSRU. ■

ClassNK is a major supporter of the Digital Era

While the maritime industry is reshaping its structure due to digitalization, ClassNK's role of ensuring the safety of ships and environmental protection as a third party organization remains the same. ClassNK is proactively applying digital technology to strengthen its services based on outcomes from a variety of research in areas including robots and analytic technology.

Further, ClassNK contributes to the digital transformation of the entire maritime industry by providing a platform for the collection and distribution of data. Together with industry players, ClassNK is promoting IoS-OP(www.shipdatacenter.com) consisting of clear rules for fair data use between data owners and users, along with a highly secured data center.

ClassNK

www.classnk.com

Monitor

DENİZCİLİK EĞİTİMİ/MARITIME EDUCATION

KTÜ DENAR-1 Araştırma Gemisi yapılan törenle teslim edildi

Karadeniz Teknik Üniversitesi (KTÜ) tarafından bakım ve onarım için tersaneye çekilen KTÜ DENAR-1 Bilimsel Araştırma Gemisi törenle teslim edildi.

Sürmene Tersanesinde Karadeniz Teknik Üniversitesi tarafından düzenlenen törene Trabzon Vali Yardımcısı Ali Yılmaz, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, KTÜ Rektörü Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı, UZMAR Yönetim Kurulu Başkanı Müh. Ahmet Noyan Altuğ öğretim görevlileri ve çok sayıda öğrenci katıldı.

ÜNAL BAYLAN: "BAKANLIK OLARAK EĞİTİMİ DESTEKLİYORUZ"

Törende konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, KTÜ DENAR-1 bilimsel araştırma gemisinin onarımı konusunda "Bakanlık olarak eğitimi destekliyoruz. Bizlerden sonra mezun olacak kardeş ve arkadaşlarımızın da bizim gibi bayrağımızı en yüksekte temsil etmelerinin ve ülkemizin istihdamına katkı sağlamalarının burada alacakları eğitimlerle mümkün olduğunun bilincindeyiz. Bunu artırmak için elimizden geleni yapıyoruz" dedi.

NOYAN ALTUĞ: "ÇORBADA TUZUMUZ OLDUYSA NE MUTLU"

UZMAR Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Noyan Altuğ Türkiye'de bilim insanlarının ve üniversitelerin çok değerli olduğuna dikkati çekti.

Altuğ, proje nedeniyle Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ile Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan'ın kendilerini Karadeniz Teknik Üniversitesi ile tanıştırdığını belirterek, "Benim babam ve abim kaptan, ben de çarkçıbaşıyım. Babamın bir lafı vardı, 'Denizden aldıklarımızı tekrar denize veriyoruz'. Sadece yatırım değil, bizim esas yatırımımız insanımız. Çorbada bir damla tuzumuz olduysa bu hayatta bizim babamıza, bizi yetiştiren bu millete, bize bu imkanları sağlayan devletimize verebileceğimiz bir şey varsa bize çok büyük bir onur kazandırır" dedi.

PROF. DR. MUZAFFER FEYZİOĞLU:"GEMİYLE BERABER ÇALIŞMA ALANIMIZ GENİŞLEDİ"

Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Muzaffer Feyzioğlu ise deniz bilimlerinde eğitimin yanı sıra araştırmaların en önde gelen görevlerinden birisi olduğunu söyledi.

Feyzioğlu, "DENAR-1" gemisinin 2019 yılında denize elverişlilik süresinin dolduğuna işaret ederek, "Bu süreçte pandemi karşımıza çıktı ve gemiyi çalıştırma imkanımız çok kısıtlı oldu. Bugünlere kadar geldik ve tadilat yapılması gerekiyordu. Bunun için Denizcilik Genel Müdürümüz bize yardımcı oldu ve bizi UZMAR ile tanıştırdı. UZMAR sayesinde gemimiz tadilatını ve denize elverişlilikle ilgili bakım ve onarımını bugünkü yapacağımız törenle tamamlamak üzere" ifadesini kullandı. ■

KTÜ DENAR-1 Research Vessel was delivered with a ceremony

KTÜ DENAR-1 Scientific Research Ship, which was towed to the shipyard for maintenance and repair by Karadeniz Technical University (KTÜ), was delivered with a ceremony.

Trabzon Deputy Governor Ali Yılmaz, Ministry of Transport and Infrastructure Maritime General Manager Ünal Baylan, KTÜ Rector Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı, Chairman of the Board of UZMAR Eng. Ahmet Noyan Altuğ, lecturers and many students attended to the ceremony.

ÜNAL BAYLAN: "AS THE MINISTRY, WE SUPPORT EDUCATION"

Speaking at the ceremony, the Ministry of Transport and Infrastructure Maritime General Manager Ünal Baylan said, "As the Ministry, we support education on the repair of the KTÜ DENAR-1 scientific research ship. We are aware that it is possible for our brothers and friends who will graduate after us to represent our flag at the highest level and contribute to the employment of our country, with the training they receive here. We are doing our best to increase that".

NOYAN ALTUĞ: "WE ARE HAPPY IF WE HAVE SOME SALT IN THE SOUP"

UZMAR Chairman of the Board Ahmet Noyan Altuğ also drew attention to the fact that scientists and universities in Turkey are very valuable.

Stating that the Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu and the General Manager of Maritime Ünal Baylan introduced them to Karadeniz Technical University due to the project, Altuğ said, "My father and brother are captains, and I am the chief engineer. My father had a saying, 'We give back to the sea what we have taken from the sea.' It is not only an investment, but our main investment is our people. If we have a finger in the pie, if there is anything we can give to our father, to this nation that raised us, to our state that provided us with these opportunities, it would be a great honor for us".

PROF. DR. MUZAFFER FEYZİOĞLU: "OUR WORKING AREA EXPANDED WITH THE SHIP"

Sürmene Dean of the Faculty of Marine Sciences Prof. Dr. Muzaffer Feyzioğlu, on the other hand, said that besides education in marine sciences, research is one of the most important tasks.

Pointing out that the "DENAR-1" ship's seaworthiness period expired in 2019, Feyzioğlu said, "In that process, we encountered a pandemic and our ability to operate the ship was very limited. We have come so far and renovations were needed. For that, our Maritime General Manager helped us and directed us to UZMAR. Thanks to UZMAR, our ship is about to complete its renovation and seaworthiness maintenance and repair with the ceremony we will hold today." ■

FREEFALL LIFEBOATS

BV 0062

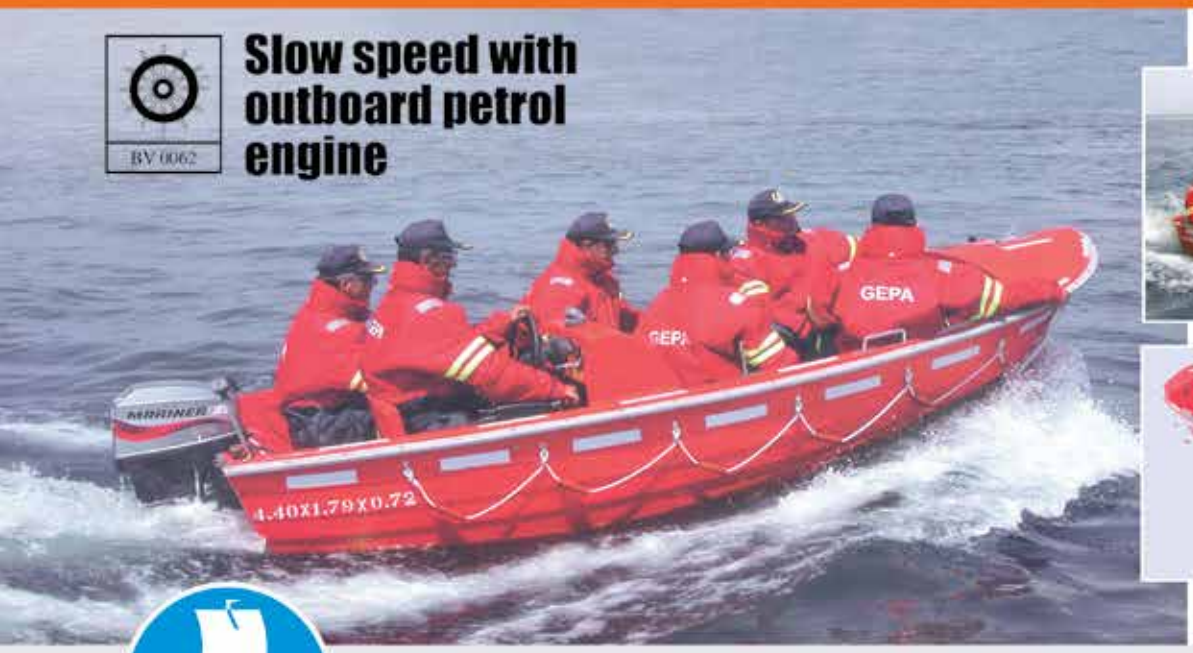
GEPA GRP FREEFALL LIFEBOATS are designed, constructed and tested according to the latest standarts, requirements of "SOLAS", "IMO" and "LSA Code"

RESCUE BOATS

SAFE AND SOUND

BV 0062

Slow speed with outboard petrol engine



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO.INC.

Tersane Yolu Yan Sanayi Bölgesi Harmandalı Sk. No10 Aydıntepe 34947 Tuzla/Istanbul/TURKEY
Phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 64
E-mail: info@gepafiberglass.com Web Page: www.gepafiberglass.com

Monitor

DENİZCİLİK EĞİTİMİ/MARITIME EDUCATION

İTÜ Denizcilik Fakülte'sinde 138. Balık Günü buluşması

İTÜ Denizcilik Fakültesi 138. Geleneksel Balık Günü, Tuzla yerleşkesinde mezunlar ve öğrencilerin katılımıyla gerçekleştirildi.

İTÜ Denizcilik Fakültesi ve İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Derneği tarafından her yıl düzenlenen Balık Günü'nün 138. si, öğrenciler, mezunlar ve denizci dostların yoğun katılımıyla Tuzla Yerleşkesi'nde gerçekleştirildi.

İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, DEFAMED Yönetim Kurulu Başkanı Kapt. Ufuk Teker, DEFAV Yönetim Kurulu Başkanı İlker Meşe'nin de katılımda bulunduğu etkinliğin ilk konuşmasını İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan yaptı.

Dekan Arslan konuşmasında şunları söyledi: "Türk denizciliğinin en kıymetli kurumlarından biri olan İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin dekanı olarak bu kürsüden sizlere hitap etmenin gururunu yaşıyorum. Sorumluluğumun farkındayım. Bu kurumda emeği geçen herkese sonsuz teşekkür ediyorum".

Konuşmaların ardından mezunlar, mesleklerindeki 40'ıncı, 50'nci ve 60'ıncı yıl madalyalarını aldılar. Etkinlik, Balık Günü'ne özel hazırlanan balık menüsünün sunulduğu yemekle sona erdi. ■

138th "Fish Day" meeting at İTÜ Maritime Faculty

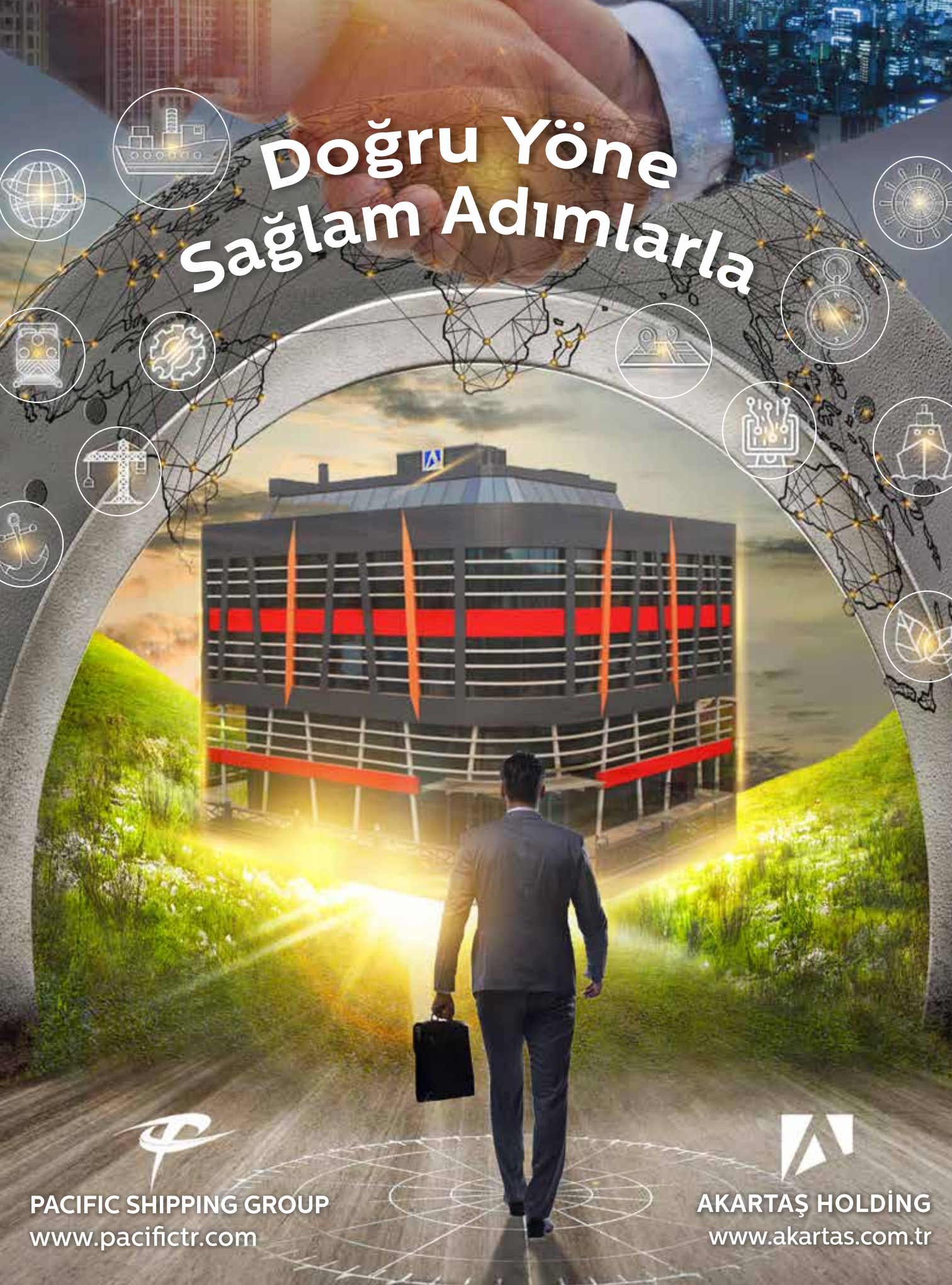
İTÜ Maritime Faculty 138th Traditional "Fish Day" was held in Tuzla campus with the participation of graduates and students.

Organized every year by graduates of İTÜ Maritime Faculty and İTÜ Maritime Faculty Alumni Association, the 138th Fish Day was celebrated at Tuzla Campus with the intense participation of students, alumni and fellow sailors.

The first speech of the event; in which İstanbul Technical University Rector Prof. Dr. İsmail Koyuncu, Dean of İstanbul Technical University Maritime Faculty Prof. Dr. Özcan Arslan, Dean of Yıldız Technical University Naval Architecture and Maritime Faculty Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz, Piri Reis University Rector Prof. Dr. Nafiz Arıca, Assembly Chairman of the İMEAK Chamber of Shipping Başaran Bayrak, Chairman of the İTÜ Maritime Faculty Alumni Association (DEFAMED) Board of Directors Capt. Ufuk Teker and DEFAV Chairman of the Board İlker Meşe also participated, was made by the Dean of İstanbul Technical University Maritime Faculty Prof. Dr. Özcan Arslan.

In his speech, Dean Arslan said: "As the dean of İTÜ Maritime Faculty, one of the most valuable institutions of Turkish maritime, I am proud to address you from this chair. I am aware of my responsibility. I would like to thank everyone who contributed to this institution.

After the speeches, the graduates received their 40th, 50th and 60th year medals in their profession. The event ended with a meal with a fish menu specially prepared for the Fish Day. ■


Doğru Yöne
Sağlam Adımlarla
PACIFIC SHIPPING GROUP
www.pacifictr.com
AKARTAŞ HOLDİNG
www.akartas.com.tr

Despina Panayiotu Theodosiou

WISTA ULUSLARARASI ESKİ BAŞKANI DESPİNA PANAYİOTOU THEODOSİOU'YA GÖRE DİJİTALLEŞME, DENİZCİLİK ENDÜSTRİSİNİN; KARBONDAN ARINDIRMA, İŞE ALIM VE HATTA ÇEŞİTLİLİĞİN YOL AÇTIĞI ÇOK SAYIDA ZORLUKLA YÜZLEŞMEK İÇİN EN ETKİLİ ARAÇLARINDAN BİRİSİ OLABİLİR. ÖNDE GELEN UYDU İLETİŞİMİ VE DİJİTAL ÇÖZÜM SAĞLAYICISI TOTOTHEO MARİTİME'IN EŞ CEO'SU OLAN DESPİNA PANAYİOTOU THEODOSİOU, BAĞLANTININ TİCARİ GEMİ VERİMLİLİĞİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ HAKKINDA HER ŞEYİN FARKINDA, ANCAK ZİHNİ AYNI ZAMANDA SÜREKLİ OLARAK İLERİCİ TEKNOLOJİ İLE ÇEVRESEL, SOSYAL VE YÖNETİŞİM KAYGILARI ARASINDAKİ BAĞLANTILARLA MEŞGUL.

- SeaNews: Sayın Theodosiou, kısaca denizcilikte dijitalleşmenin artıları ve eksileri nelerdir?

- Despina Panayiotou Theodosiou: Yeni teknolojiler ve dijitalleşme, hedeflerimize ulaşmamıza yardımcı olacak, ancak bunların kendi başlarına çözüm olmadığını hatırlamak önemlidir. Odak, teknolojinin nasıl kullanıldığı ve sunabileceği faydalar veya fırsatlar üzerinde olmalıdır. Denizcilikte, yeni işler ve fırsatlar hakkında paralel bir tartışma yapılmadan yeni teknolojiler tanıtıldığında, iş kaybı korkusu genellikle gündemin başında gelebilir. Ancak dijitalleşme sektörümüzde köklü değişiklikler getirirken; gemiler son derece karmaşık makineler ve dijitalleşme bunu değiştirmeyecek. Bunun yerine, bir dizi yeni rol yaratırken varlıkların işleyişini ve yönetimini geliştirme potansiyeli sağlayacak.

-Veri kullanımı ve yeni teknolojilerde denizcilerin yaklaşımı nasıl?

- Inmarsat kısa süre önce, 12 aylık bir süre boyunca gemilerin veri kullanımında %70'lik bir artış bildirdi ve mevcut tüketimin yaklaşık %70-80'i denizcilere atfedilebilir. Bu, denizdeki yaşamla ilgili değişen beklentilerin bir ölçüsüdür, aynı zamanda denizcilerin teknolojiyi kendilerine dayatmaya karşı dirençli olmaktan ziyade teknolojiyle ilgilenmeye hazır ve istekli olduklarının bir göstergesidir.

Bu angajman, gemi sürdürülebilirliğini optimize eden ve gemi sahiplerinin yalnızca mevzuat gerektirdiğinde veya toplum ya da yatırımcıların baskısı altında yanıt veren olarak tasvir edilmek yerine, ESG konusunda liderlik etmelerini sağlayan dijitalleştirme ve veriye dayalı karar vermeye kolayca odaklanabilir.

Sürdürülebilirliği şeffaf bir şekilde izleyen, raporlayan ve tavsiyede bulunan dijital çözümlerin, ESG'nin el altında olduğuna dair endüstriyi ileriye taşımak için gereken becerilere sahip, teknolojiden anlayan, çevreye duyarlı yeni nesil yetenekleri de çekmesi muhtemeldir.

- WISTA International'ın eski Başkanısınız ve dijitalleşmenin çalışan olarak kadın ve erkekler için oyun alanını düzenlemeye nasıl yardımcı olduğu konusunda ilk elden deneyime sahipsiniz. Buna ne yorum yapabilirsiniz?

- Deniz taşımacılığının dijital dönüşümü, hem erkeklerin hem de kadınların başarılı olma fırsatına sahip olduğu çok çeşitli yeni roller yaratıyor. Denizcilikte toplumsal cinsiyet eşitliği kampanyamızı azaltmak için herhangi bir motivasyon olduğunu söylemiyorum; Demek istediğim, denizciliğin Dijital Çağı için gereken beceri setleri ve deneyim de şeffaf bir şekilde cinsiyetten bağımsızdır. Aynı şey etnik köken için de geçerli.

- Denizcilik, teknolojik ilerlemelerin izin verdiği ölçüde daha fazla kara bazlı operasyonlar gerçekleştirilen bir yol izleyebilir. Bu, mevcut istihdam prosedürlerini nasıl etkileyecek?

- BT okuryazarlığında nesiller boyu ilerlemeye dayalı olarak, geleceğin denizcileri ve kıyıda görev yapan personelin daha fazla aktarılabilir beceri setine sahip olması muhtemeldir, bu da kendisini küresel olarak düşünen ancak genellikle ilerleme için sınırlı bir alan sağlayan bir sektörde hareketlilik için daha fazla fırsat yaratır. Deniz taşımacılığı homojen değildir; karmaşık ve genellikle parçalanmış bir endüstridir. Her zaman uzmanlar için birçok fırsat sağlayacaktır, ancak dijitalleştirilmiş ve veriye dayalı bir yaklaşım, sektörümüzün ihtiyaçlarının büyüyen bir bölümünü desteklemek için en iyi yetenekleri çeken türden bir şeffaflık yaratabilir.

Direnmek şöyle dursun, yarının yeteneği aynı zamanda daha yüksek otomasyon seviyeleri bekleyecektir. Varlık operatörünün rolü daha önemli hale geldikçe ve bu aynı zamanda bazı işlevleri, süreçleri ve hatta sıradan rolleri otomatikleştirmek için teknolojiyi kullanmayı da içerdiğinden, denizcilik sektörünün yeni devreye girmesini bekliyoruz. Dijitalleşme, bir geminin operasyonel profilinin daha kapsamlı bir görünümüne sahip yeni bir tür mürettebat, görevlerini yerine getirirken dijital teknolojilerle meşgul olan bir mürettebat yaratacaktır.

Dijitalleşme denizcilik istihdamının geleceğini şekillendiriyorsa, bunun denizcilik personeline faydasını bugünden desteklemek için harekete geçilmesi gerektiğine de inanıyorum.

2019 Dünya Denizcilik Üniversitesi raporu Ulaştırma 2040: Otomasyon, Teknoloji, İstihdam – Çalışmanın Geleceği, otomasyonun yeni beceri setlerinin ortaya çıkmasını nasıl sağlayacağını vurguladı. Bununla birlikte, temel çıkarımlarından biri, mevcut çalışanlar arasında eğitim ve öğretim ihtiyacını vurgulamaktı - yeni teknolojiler tanıtıldıkça becerilerini artırabilmelerini sağlamak.

-Çok teşekkürler. Başka bir şey eklemek ister misiniz?

- Bunu sürekli tartışmalıyız. Deniz taşımacılığının gerçek evrimi iyi bir şey ve iş gücümüzün, sürekli olarak yeniden eğitildiğinden ve geçişin bir parçası olmak için gereken araçlara sahip olduğundan emin olmamız gerekiyor; aksi takdirde başarısız olabiliriz. ■

DIGITALISATION MAY PROVE ONE OF THE MARITIME INDUSTRY'S MOST EFFECTIVE TOOLS TO FACE MULTIPLE CHALLENGES POSED BY DECARBONISATION, RECRUITMENT AND EVEN DIVERSITY, ACCORDING TO WISTA INTERNATIONAL FORMER PRESIDENT DESPINA PANAYIOTOU THEODOSIOU. AS CO-CEO OF LEADING SATELLITE COMMUNICATIONS AND DIGITAL SOLUTIONS PROVIDER TOTOTHEO MARITIME, DESPINA PANAYIOTOU THEODOSIOU KNOWS ALL ABOUT THE IMPACT CONNECTIVITY HAS ON COMMERCIAL SHIP EFFICIENCY, BUT HER MIND IS ALSO CONSTANTLY PROBING FOR LINKS BETWEEN PROGRESSIVE TECHNOLOGY AND ENVIRONMENTAL, SOCIAL AND GOVERNANCE CONCERNS.

- SeaNews: Dear Mrs. Theodosiou, briefly, what are the pros and cons of digitalization in shipping?

- Despina Panayiotou Theodosiou: New technologies and digitalisation are there to help us achieve our goals, but it is important to remember that they are not the solution in themselves. The focus should be on how technology is used and the benefits or opportunities it can offer. In shipping, the fear of job losses can often top the agenda when new technologies are introduced without having a parallel discussion about the new jobs and opportunity. However, while digitalisation is bringing about fundamental changes within our industry, ships are extremely complex machines and digitalisation will not change that. Instead, it provides potential to enhance the operation and management of assets while also creating a range of new roles.

-How is the approach of seafarers in data usage and new technologies?

- Inmarsat recently reported a 70% increase in data usage by ships over a 12-month period, with around 70-80 % of current consumption attributable to seafarers. This is a measure of changing expectations of life at sea, but also an indicator that seafarers are ready and willing to engage with technology, rather than resistant to having it imposed upon them.

That engagement could easily focus on the digitalisation and data-driven decision-making that optimizes ship sustainability and allows shipowners to lead on ESG, rather than being portrayed as only responding when regulation demands it, or under pressure from society or investors.

Digital solutions that monitor, report and advise on sustainability in a transparent way are also likely to attract the next generation of tech-savvy, environmentally aware talent with the skills needed to drive the industry forward, evidence that ESG is in hand.

- You are the former President of WISTA International and and have first-hand experience of how digitalisation is helping to level the playing field for men and women as employees. What would you comment on this?

- Shipping's digital transformation is creating a wide range of new roles where both men and women have the opportunity to succeed. I am not saying that there is any motivation for reducing our campaign for gender equality in maritime; what I am saying is the skill sets and experience required for shipping's Digital Age are also transparently gender neutral. The same goes for ethnicity.

- Seafaring might take a path to be more shore based as technological advances allow. How will this affect the current employment procedures?

- Based on generational progression in IT literacy, future seafarers and shore-based personnel are likely to have more transferable skill sets, creating more opportunities for mobility in an industry which thinks of itself as global but often provides limited scope for progression. Shipping is not homogenous; it is a complex and often fragmented industry. It will always provide plenty of opportunities for specialists, but a digitalised and data-driven approach can create the kind of transparency that attracts the best talent to support a growing part of our industry's needs.

Far from resisting, the talent of tomorrow will also expect higher levels of automation. We expect to see a newly engaged shipping industry as the role of the asset operator becomes more crucial, and that will also involve using technology to automate some functions, processes or even roles that are mundane. Digitalisation will create a new kind of crew, that has a more rounded view of a vessel's operational profile, a crew that is engaged with digital technologies when performing their roles.

If digitalisation is shaping the future of maritime employment, I also believe that action is needed to support its usefulness to shipping personnel today.

The 2019 World Maritime University report **Transport 2040: Automation, Technology, Employment – The Future of Work** highlighted how automation would drive the emergence of new skill sets. However, one of its key takeaways was to emphasize the need for education and training among existing workers - to ensure they can up-skill as new technologies are introduced.

-Thank you very much. Would you like to add anything else?

- We need to be discussing this constantly. The actual evolution of shipping is a good thing, and we need to make sure our workforce retrains continuously and has the tools needed to be part of the transition; otherwise, we may fail. ■

Dr. İlker K. Başaran

DR. İLKER K. BAŞARAN İLE GERÇEKLEŞTİRDİĞİMİZ VE KENDİSİNİ ULUSLARARASI ALANDA TANINAN İŞİMLERDEN BİRİ YAPAN EĞİTİM VE AKADEMİK HAYATI İLE IMO POLAR CODE DA DAHİL OLMAK ÜZERE YÜRÜTTÜĞÜ MEVCUT ÇALIŞMALARI KONUŞTUĞUMUZ KISA RÖPORTAJIMIZI SEANEWS OKUYUCULARINA SUNMAK İSTERİZ.

- SeaNews: Sayın İlker K. Başaran, deniz hukuku ile tanışma hikayenizi ilk ağızdan dinlemek isteriz. Bize eğitiminizden ve deniz hukuku ile tanışmanızdan bahseder misiniz?

- **Dr. İlker K. Başaran:** Trabzon'un Akçaabat ilçesinde Karadeniz e sadece birkaç yüz metre uzaklıkta doğmuş biri olarak denize olan ilgim doğuştan itibaren vardı. Deniz hukuku konusuna gelince, her avukat gibi ben de hukuk eğitimi alarak bu sürece başladım. 2002 yılında Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesinden mezun oldum ve Avukatlık stajımı İstanbul'da tamamlayıp ruhsatımı aldıktan sonra 2004 yılının başında eğitim amacıyla New York'a (NY) taşındım. Geriye dönüp baktığımda NY a taşınma kararının hayatımda önemli bir dönüm noktası olduğunu söyleyebilirim.

Bir süre burada dil eğitimi aldıktan sonra NY'a iki saat uzaklıktaki Philedelphia' da Temple Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde Hukuk Yüksek Lisansımı 2007 itibariyle tamamladım. Kısa bir süre Manhattan, NY, da çalıştıktan sonra deniz hukuku alanındaki ilk adımımı attım ve New York SUNY Denizcilik Üniversitesi'nde Uluslararası Deniz Taşımacılığı Yönetimi ve Lojistik bölümünde ikinci yüksek lisans eğitimimi almaya başladım. Buradaki eğitimimi tamamlamaya yakın, 2010 yılının ortalarında doğru, Amerika'da ki en büyük deniz çevre felaketi olan Deepwater Horizon (British Petroleum) kazası gerçekleşti. Bu olayın hukuki boyutu ilgimi çekti ve konuyu derinlemesine araştırmaya başladım. Bir süre sonra bu araştırmayı doktora tezi olarak yapabileceğimi fark ettim ve bu amaçla deniz hukukunun merkezlerinden biri sayılan IMO-Uluslararası Deniz Hukuku Enstitüsünde gerekli başvuru ve kabul sürecinden sonra deniz hukuku doktorasına 2012 yılı itibariyle başladım.

Doktora sürecim iki ayrı büyük proje ile gerçekleşti. Bunlardan ilki "Deepwater Horizon (BP) Petrol Kirliliğinde Hukuki Sorumluluğun Tespiti ve Dava Sürecinin İncelenmesi", ve bir diğeri de "Arktik Okyanusu'nda Gemi, Platform ve Boru Hatlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliğinde Hukuki Sorumluluk". Uzun ve zahmetli bir surecin sonunda 2020 yılı başlangıcı itibariyle IMO-IMLI den deniz hukuku doktorası ile mezun olan ilk öğrencilerden biri oldum. Bu süreçte Amerika'nın duayen deniz hukuku profesörlerinden Prof. Frank Wiswall ve kutup taşımacılığı uzmanı Prof. Lawson Brigham ile doktora danışmanlarım olarak çok yakından çalışma fırsatı buldum. Özelikle Prof. Wiswall un kariyerimin şekillenmesinde önemli katkıları olmuştur ve olmaya da devam etmektedir. Bu süreçte yardim eden, destek veren sayısız insan oldu. Finansal destek veren yakın dostlarım vardı. Her birine buradan, bu vesile ile, teşekkür etmek istiyorum.

-Deniz Hukuku alanında bugüne kadarki çalışmalarınız ve kariyerinizden bahseder misiniz?

- Deniz Hukuku alanındaki ilk profesyonel tecrübem SUNY Denizcilik Fakültesinde iken 2009 yılında kuru yük gemi brokerı ve acentesi olarak çalışmaya başladığım bır denızcılık fırması olan EKS International LLC oldu. Daha sonrasında doktora esnasında Texas Üniversitesi Hukuk Fakültesinde (Austin) ve Tulane Üniversitesi Deniz Hukuku Merkezinde toplamda iki yıla yakın ziyaretçi araştırma görevlisi olarak çalıştım. Ardından Türkiye'de Bahçeşehir Üniversitesi'nde Küresel Isınma ve Uluslararası Deniz Hukuku, Denizcilik Ekonomisi ve Deniz Sigorta Hukuku gibi dersleri hem lisans hem de yüksek lisans derecelerinde vermeye başladım. Bu süreçte iki yıl boyunca İstanbul Denizcilik Mahkemesinde bilirkişi olarak çalışıp kargo zarari, sigorta alacagi, charterparty uyusmazliklari gibi dosyalarla ilgilendim. Şu anda ise Amerika'nın en büyük devlet üniversitelerinden biri olan Texas A&M Üniversitesi sisteminin, denizcilik ve deniz bilimleri odaklı eğitim veren Galveston Kampüsü'nde (Houston'da) Doktora Sonrası Araştırmacı olarak çalışmaktayım.

- Sosyal alanlarda sahip olduğunuz üyelikler ve aktiviteler konusunda neler söyleyebilirsiniz?

- Istanbul Barosu avukatıyım, aynı zamanda NY ve Teksas Barolarına

WE WOULD LIKE TO PRESENT OUR BRIEF INTERVIEW TO SEANEWS READERS WITH DR. İLKER K. BAŞARAN, IN WHICH WE TALKED ABOUT HIS EDUCATION AND ACADEMIC LIFE THAT MADE HIM ONE OF THE INTERNATIONALLY RECOGNIZED NAMES, AND HIS CURRENT WORKS, INCLUDING THE IMO POLAR CODE.

- SeaNews: Dr. İlker K. Başaran, we would like to hear your story of getting acquainted with the maritime law. Can you please tell us about your education and introduction to maritime law?

- Dr. İlker K. Başaran: I was born in Trabzon's Akçaabat town, just a few hundred meters from the Black Sea, and I've always been interested in the sea. When it comes to maritime law, like every other lawyer, I started this process by studying law. For my bachelor's degree, I attended Istanbul Bilgi University Faculty of Law and completed my education in 2002. Then, I did my required attorney internship for a year and got my attorney license. My journey leading to maritime law started with my travel to New York in early 2004. And looking back, I can say that this was an important turning point in my life.

I initially worked on my language skills, then attended the Temple University Beasley School of Law in Philadelphia, approximately two hours from where I lived in NY, to get a master's degree in law in 2007. After working in Manhattan, NY, for a brief period, I decided to specialize in the maritime shipping field and attended SUNY Maritime College in NY for my second master's degree in Marine Transportation and Logistics. This was also my first step in combining my legal education with maritime shipping training.

In 2010, when I was about to complete my education at Maritime College, the BP Oil Spill, the US's biggest marine environmental disaster, occurred. I got very interested in this accident and researched the legal implications. Later, I decided to pursue my interest as PhD a project and applied to the IMO-International Maritime Law Institute, a global center for maritime law education located in Malta, Europe. My application was accepted, and I started PhD research in early 2012.

I carried out two major research projects during my PhD. These were "Oil Pollution Act of the United States and the Case Study of the Deepwater (BP) Oil Spill" and "Legal Liability for Oceanic Oil Pollution in the Arctic Region (from Shipping to Offshore Installations, and Pipelines)". And I became one of the first PhD graduates from IMO-IMLI in early 2020. I was very fortunate to work with some of the leading authorities in maritime law and policy as a supervisor, such as Prof. Frank Wiswall and Prof. Lawson Brigham. Prof. Wiswall has been a particularly instrumental figure and a mentor, shaping my career for years. I have also received help and support from so many great people from industry and academia. Friends also helped me get through financial difficulties. Therefore, I have a very long list of people to thank.

-Can you tell us about your work and career till now?

- In 2009, when I was still a student at Maritime College, I began working as a ship broker and agent at a small shipping company called EKS International LLC. Later, during my PhD, I worked as a visiting research scholar at the University

katılım hakkım var. Türk Deniz Hukuku Derneği, Deniz Hukukçuları Uluslararası Birliği (CMI), Connecticut Denizcilik Birliği (CMA), New York Genç Denizci Profesyoneller (YSPNY) gibi derneklere ve organizasyonlara üyeliklerim var.

CMI da Kutup Taşımacılığı ve Offshore Aktiviteler Çalışma Gruplarında faal olarak yer almakta ve hazırlanan uluslararası deniz hukuku konvansiyonlarına katkıda bulunmaktayım. CMA den eğitim bursu alan ilk denizcilik fakültesi öğrencilerden de biriyim. Bunların yanı sıra Journal of Maritime Law and Commerce, Marine Policy, Ocean Yearbook gibi deniz hukukunun önde gelen dergilerinde bilirkişi olarak akran inceleme çalışmaları yapmaktayım ve the Journal of Environmental Policy and Law Dergisi'nde editör kurulu üyesiyim.

- En son yaptığınız çalışmalar nelerdir?

- Deniz hukuku alanında aslına bakarsanız geniş bir yelpazede çalışıyorum. Örnek vermek gerekirse, yenilenebilir offshore enerji platformlarından kaynaklanan deniz çevre kirliliği ve bunun hukuki altyapısı, Arktik okyanusunun yönetimi, IMO konvansiyonları, küresel ısınma ve deniz yetki alanı uyuşmazlıkları.

Son donemde, Norvec Kutup Arastirmalari merkezi ile Norvec in Svalbard adasinda disiplinlerarasi arastirma projelerine liderlik yapma ve bu calismalari onde gelen bilimsel dergilerde yayınlatma firsatim oldu. Benzer sekilde CMI in calisma guruplarina katkıda bulunmak amacıyla ekim ayi icerisinde, CMI in 125 ci kuruluş yil donumunde Belcikada yapilan konferansa katilip hem kutup tasimaciligi hem de offshore aktiviteler ile ilgili alt calisma guruplarinin toplantılara katildim. Ozellikle, offshore aktivite gurubunun hazirladigi taslak deniz petrol ve gaz kirliliği konvensiyonununun gözden geçirilmesi ve üzerinde tartisilan bir madde hakkında sunum yaparak maddenin taslak içinde tutulmasi konusunda ciddi katkılarim oldu.

-Akademik anlamda gelecek planlarınız neler?

- Gelecek benim için değişimek, gelişmek ve uyum sağlamak demek. Şu ana kadar yapmış olduklarımdan ötürü mutluyum. Çalıştığım kurumun bana verdiği destekten de memnunum. Amacım yukarıda belirtmiş olduğum konularda var olan çalışmalarıma devam etmek ve deniz hukuku kurallarının ve standartlarının şekillenmesine katkıda bulunmak. Ancak şunu belirtmek gerekir ki benim için öncelik topluma, sektöre, kısacası gerçek hayata yapmış olduğum etki. Bu etkinin varlığını görmek akademik alanda kariyer merdivenlerini çıkmaktan çok daha değerli.

Denizcilik sektörü özellikle iki alanda değişim ve gelişim gösteriyor, bunlar teknoloji ve küresel ısınma. Karşımızda var olan bazı önemli konular ise yapay zeka, otomasyon, siber güvenlik, blok zinciri ve elektronik konşimento, sera gazi salınımı, deniz seviyesinin yükselmesi ve liman güvenliği, ve deniz yetki alanlarının belirlenmesi. Bu sektörel sorunların hukuki yansımalarına çözüm üretmek ancak ve ancak yeterli olarak kendini eğitmek, disiplinlerarasi düşünme ve çalışma kabiliyetine sahip olmak ve fotoğrafa geniş açıdan bakabilmek ile ilgilidir. Aksi taktirde çözümün değil sorunun bir parçası oluruz.

Bu anlamda uluslararası deniz hukuku, deniz ticaret hukuku, deniz taşımacılığı ekonomisi ve lojistik alanları basta olmak üzere geniş bir yelpazede çalışabiliyor olmak benim için çok değerli. Bu konuda benzer çalışma içerisinde olan sayın meslektaşlarıma naçizane verebileceğim tavsiyem, konuya disiplinlerarasi bakabilme yeteneğine sahip olmak için kendilerini geliştirmeleri olacaktır. Bizlere geleneksel olarak deniz hukukunun kamu ve özel (ticari) olmak üzere ikiye ayrılmış olduğu anlatılır ve deniz hukukçuları da akademik olarak bu alanlardan birinde uzmanlaşır. Çok nadir olarak her iki alanda kendini geliştirmiş deniz hukukçuları görebilmekteyiz. Ancak ben bu keskin çizgilerin yavaş yavaş ortadan kalkmakta olduğunu görüyorum. Bu demek oluyor ki biz deniz hukukçuları, deniz ve üzerindeki insan faaliyetini, bunun ekonomik, politik, güvenlik ve ekolojik yansımalarını sadece konunun tek bir yönüne bakarak, çoğu zamanda kendimizi tekrar ederek, yorumlayamayız. Hayatın her alanda karmaşık bir hal aldığını ve bunun da sektöre yansıdığını öngörerek disiplinlerarası düşünebilmeliyiz. Örnek vermek gerekirse, küresel ısınma ve kutuplardaki deniz buzunun erimesi konusunu kamu hukuku açısından değerlendiren birisi hiçbir şekilde konunun Türk denizcilik sektörü ile yakından bağlantılı olduğunu göremez. Ancak konuya daha geniş açıdan bakan birisi, konunun yer altı kaynakları, onların keşfi, çıkartılması ve taşınması, yeni deniz rotaları, eco turizm, balıkçılık ve en nihayetinde IMO'nun güvenlik ve çevre kirliliği konusunda çıkardığı 2017 tarihli Polar Code ile ilgili olduğunu görür. Bu değişimin aslında direk olarak Türk denizcilik sektörünü ve özellikle gemi inşa sektöründeki Polar Code uyumlu gemi talebini arttıracağını anlar. Bu bilgi birikiminin gerçek hayata yansıması için de yazılması, paylaşılması ve paydaşlar ile iletişim gerekir.

-SeaNews: İlker Bey, zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. Çalışmalarınızda başarılar dileriz. ■

of Texas School of Law at Austin and the Tulane University Maritime Law Center for a total of nearly two years. Then, I worked as a maritime law lecturer at Bahcesehir University, one of the leading private universities in Istanbul, and taught courses, such as International Maritime Law and Sustainability, Marine Insurance, and Maritime Economics. I also worked as a legal expert at the Istanbul Maritime Court for almost two years, mostly dealing with cargo damages, insurance claims, and charter party disputes. Currently, I am working as a postdoctoral research associate at Texas A&M University at Galveston (TAMUG), the maritime studies branch of the Texas A&M University System.

- What can you say about the memberships and activities you have in social areas?

- I am a member of the İstanbul Bar Association -qualified for NY and Texas State Bars-, the Turkish Maritime Law Association, the Connecticut Maritime Association (CMA), Comite Maritime International (CMI), and Young Shipping Professionals of New York (YSPNY).

In the CMI, a consultative and treaty making body for international law, I am active in the Polar Shipping and Offshore Activities Working Groups. I am one of the first recipients of the CMA Education Scholarship provided to successful maritime students in the US. Additionally, I am a peer reviewer for some of the leading maritime journals, including the Journal of Maritime Law and Commerce, Marine Policy, and Ocean Yearbook, and I serve as an editorial board member of the Journal of Environmental Policy and Law.

- What are your most recent works?

- I have a wide range of research interests, including regulations concerning marine environmental pollution from offshore renewables, Arctic marine governance, International Maritime Organization (IMO) conventions, climate change, and maritime boundary conflicts. I have published extensively on these areas.

My research also led me to collaborate with numerous institutions and organizations, such as the Norwegian Polar Institute and the CMI. I led interdisciplinary research projects in Svalbard, Norway and produced articles published in some of the top peer-reviewed journals. Most recently, I was approached by the CMI Offshore Activities Working Group (WG) to review their draft oil and gas convention and provide a report. I participated in the CMI's 125th anniversary conference in Belgium and participated in polar shipping and offshore activities WG meetings. I made a small presentation at offshore activities WG session defending certain clause regarding natural resource damage. This was a disputed clause among the WG members, and with my support, they decided to keep it in the draft.

-What are your future plans in academic terms?

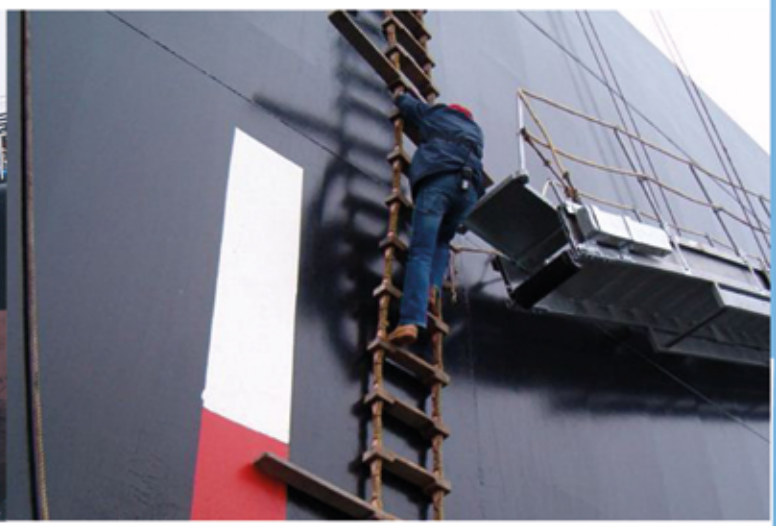
- For me, the future means change, progress, and adaptation. I am happy with the achievements that I have made so far and satisfied with my position at TAMUG. My goal is to continue the research I mentioned earlier and contribute to the development of maritime laws and standards. But it is important to state that I am a lot more interested in making an impact in society and industry, in real life, than occupying a position or climbing the academic ranks in my career.

The change in maritime industry comes in the form of digitalization and climate change. And there are a lot of challenging and complex problems ahead, including carbon emissions, artificial intelligence, cybersecurity, sea level rise, port security, and maritime border disputes. Therefore, in order to handle legal problems associated with these, one must be well educated, informed, and transdisciplinary. Otherwise, you won't be able to see the full picture and will miss the point. I am happy to cover public international maritime law, private (commercial) maritime law, and transportation and logistics in my education and practice. And I strongly advise my colleagues to take a similar path. We have traditionally been taught that maritime law is divided into two categories: public and private. However, this distinction is not clear anymore. In order to be ready for the complex world, one needs to be multidisciplinary and able to connect the dots across disciplines. For example, climate change and its impact on the Arctic region result in the melting of the sea ice in the Arctic.

This has a chain reaction, such as being able to access hydrocarbon carbon resources, fishing, tourism, and the carriage of goods. The IMO accordingly established navigational rules for safety and environmental pollution in the polar waters. One of the major changes was to build ice resistant ships or renew the existing fleet according to new regulations. If you look at this issue as a matter of public international maritime law, you will never see the relationship between what is happening in the region and the Turkish maritime sector. But if you are interested in the rest of the aspects of melting sea ice and change in the region, you will know that this will increase the demand for ice resistant ships mandated by the IMO. You must, of course. apply this knowledge in real life by communicating It with shareholders.

-Mr. Başaran, thank you for your time. We wish you success in your work. ■

ANADOLU KILAVUZLUK A.Ş.



7/24 PILOTAGE SERVICES

"Since more than two decades"

HEADQUARTERS
İçerenköy mah. Çayır Cad. Üçgen Plaza No:7 Kat:13 34752
İçerenköy – Ataşehir/İSTANBUL
Tel :(0216) 469-73-40
Fax:(0216) 469-73-50/51 Email: info@dekaspilot.com

DARICA PILOTAGE STATION
Tel:(0262) 745 38 10 – 745 38 16
Fax:(0262)745 38 13
VHF Çalışma Kanalı: CH.12 – Dinleme kanalı : CH.16
VHF Working Chanel: CH.12 – Listening Channel: CH.16

"A pilot is trustworthiness that personified."
-Joseph Conrad

YARIMCA PILOTAGE STATION
Tel:(0262) 528 33 00- 528 79 03
Fax:(0262) 528 53 72
VHF Çalışma Kanalı: CH.12 – Dinleme kanalı : CH.16
VHF Working Chanel: CH.12 – Listening Channel: CH.16

İSKENDERUN PILOTAGE STATION
Tel:(0326) 645 25 36
Fax:(326) 645 25 80
VHF Çalışma Kanalı: CH.12 – Dinleme kanalı : CH.16
VHF Working Chanel: CH.12 – Listening Channel: CH.16

Prof. Dr. Oral Erdoğan

KÜRESEL EKONOMİDE 2023 YILINDA ENFLASYON MU, RESESYON MU?

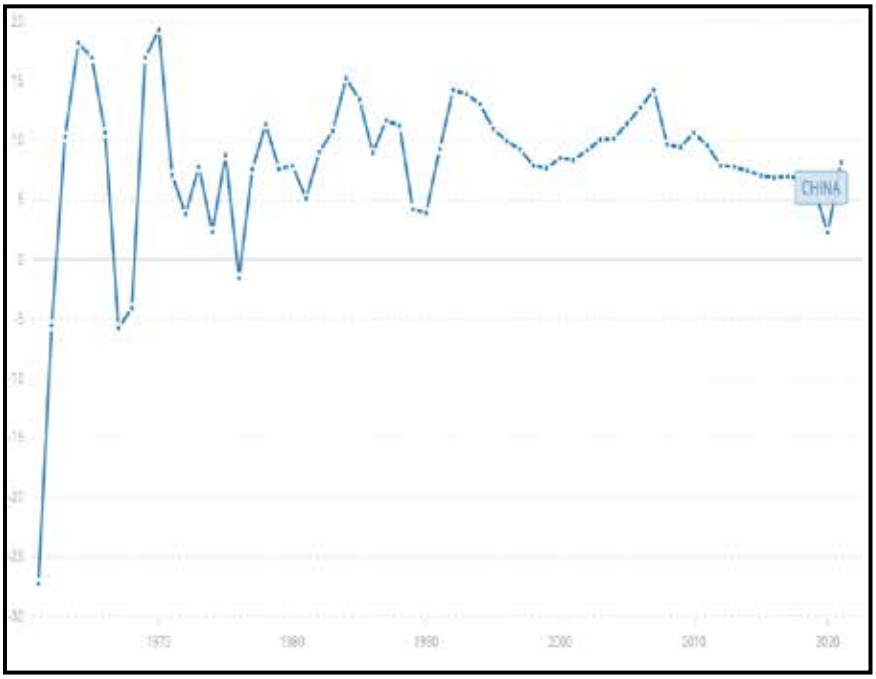
Milli ekonomilerin, diğer ekonomiler ile çok daha yoğun ilişki içerisinde olduğu ama bir yandan da milli ekonomilerini güçlü tutma arzularının devam ettiği bir süreçteyiz. Dolayısıyla artık bu noktada Dünya ekonomisinin daha güçlü bir entegrasyona doğru ilerlemesi ciddi bir paradoks oluşturuyor.

Milli ekonomisini her zaman öncelikli tutan ve kendi refah maksimizasyonunu belki de diğer ülkelerin refahlarından alarak başaran ülkeler, siyasi ve askeri olarak da kendilerini ciddi bir mücadele içinde buluyorlar. Örneğin ABD, 2002-2006 arasında özellikle konut piyasasında muazzam bir büyüme ile refah artışını sağlarken, karşılığındaki borçları 2007 ve sonrasında dış dünyaya "BİZ KRİZE GİRDİK" söylemiyle ödetmeyi büyük ölçüde başarmıştı. Ne tesadüf ki, Avrupa ülkeleri bile bu ödemelerde önemli bir yükü üstlenmişti. Ardından Afrikasız olmazdı. Orada da bir Arap Baharı ortaya çıkıyor ama demokrasi pek de gelmiyordu. Görünen görünmeyen ABD-Rusya gerilimi ise ara ara nüksediyordu. 1992 yılından itibaren dünya ekonomisinde lambadan çıkan bir Çin ekonomisi vardı ki, 2012 yılına kadar ortalamada %9 büyüme ile geliyordu. Refah maksimizasyonu ve dünya liderliğinde bu sefer artık Çin ekonomisi yavaşlatılabilmeliydi. Aslında bu gelişmeler ile iç içe olduğu değerlendirilebilecek şekilde önemli bir süreç de İran'a uygulanan ambargolardı. Ekonomik gelişme ve entegrasyon açısından ilginç olanı da İran Merkez Bankasının da 2011 sonlarında ABD'nin ambargo kapsamına alınmasıydı. 2014 yılı başlarında sanki geleceğe sinyal veren bir olay da Ukrayna'nın Avrupa Birliği ile 'Ortaklık Anlaşması'nı imzalamamasından sebeple çıkan olaylarda 100'ün üzerinde kişi hayatını kaybetti. Dünya, 2014 yılında maddiyatçı düşünme yerine iklim problemini kısmen fark etmeye başladı. Yine aynı yıl Kırım parlamentosu 16 Mart tarihinde gerçekleştirilen referandum doğrultusunda bağımsızlığını ilan ederek neticede resmen Rusya'ya bağlandı. Siyasi, askeri çalkantılar ile birlikte gelinen 2014 yılında kuşkusuz en dikkati çekici ekonomik gelişme ise Çin'in satın alma gücü paritesine göre 17.6 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğe ulaşarak ABD ekonomisini ilk kez geçmesiydi.

Evet artık Çin ciddi olarak yavaşlatılmalıydı... ABD'de özellikle bazı kesimlerin sesi olarak da Başkan Trump, ülkenin ticaret ortakları tarafından "parçalandığını" söyleyerek ABD'nin ticaret açığını azaltmak ve yerli üretimi desteklemek için tarifeleri savunarak 2018 yılı başında Çin'e ticaret savaşını net olarak duyurdu. Çin, 2019 yılını 2018 yılına göre daha da yavaşlayarak %6'lık bir büyüme ile kapattı.

2019 yılı sonlarında ticaret savaşı etkileri irdelenirken, konunun savunucusu Trump ise iktidarı kaybediyordu. ABD ekonomisi için "resesyon mu geliyor?" sorusu gündemdeydi. Ancak 2020 yılı öyle bir başladı ki, dünya tarihi bir pandemi ile karşılaştı. Acaba beklenen resesyon bu vesileyle Pandemi Krizi ile mi oluştu? Cevabımız gayet açık bir şekilde hayır. Covid19 pandemisi ile tamamen sıra dışı ayrı bir ekonomik yavaşlama yaşandı. Asıl kriz ise bu vesileyle ertelendi.

2020 yılının başlarında Covid19 virüsünün ABD'yi etkilemeye başlamasıyla birlikte bu durumu bir şekilde fırsat bilen ABD Merkez Bankası fonlama maliyetlerini yine tarihi bir karar ile 0-0,25 bandına çekti. İşte küresel likiditenin iki yıl kadar

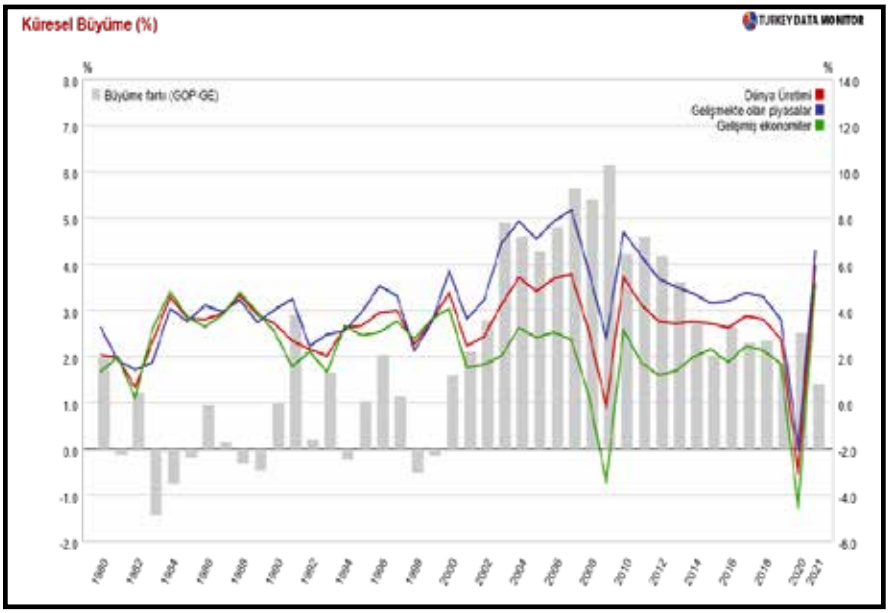


Çin Gayrisafi Yurtiçi Hasıla Büyümesi (%)

INFLATION OR RECESSION IN THE GLOBAL ECONOMY IN 2023?

We are in a direction where national economies are in a much more intense relationship with other economies, but on the other hand, their desire to keep their national economies strong continues. Therefore, at this point, the progress of the world economy towards a stronger integration creates a serious paradox.

Countries that always prioritize their national economy and achieve their own welfare maximization, perhaps by taking the welfare of other countries, find themselves in a serious struggle politically and militarily. For example, while the USA provided a tremendous growth especially in the housing market and increased welfare, between 2002 and 2006, it succeeded to a great extent in making the world pay its debts in 2007 and later, with the motto "WE ENTERED IN A CRISIS". What a coincidence, even European countries took on a significant burden in these payments. Then, Africa must also be spoken. An Arab Spring was emerging there, too, but democracy would not come at all. The visible and invisible US-Russia tension was recurring from time to time. Since 1992, there was a Chinese economy that came out of the lamp in the world economy, which had been coming with an average of 9% growth until 2012. With welfare maximization and world leadership, the Chinese economy should have been slowed this time. In fact, these were the embargoes applied to Iran in an important process, which can be considered to be intertwined with these developments. Interestingly, in terms of economic development and integration, Iran's Central Bank was also included in the US embargo at the end of 2011. At the beginning of 2014, more than 100 people lost their lives in the events that occurred as a result of Ukraine's failure to sign the "Association Agreement" with the European Union. In 2014, the world began to partially realize the climate problem instead of materialistic thinking. In the same year, the parliament of Crimea declared its independence in line with the referendum held on March 16, and eventually became officially affiliated with Russia. Undoubtedly, the

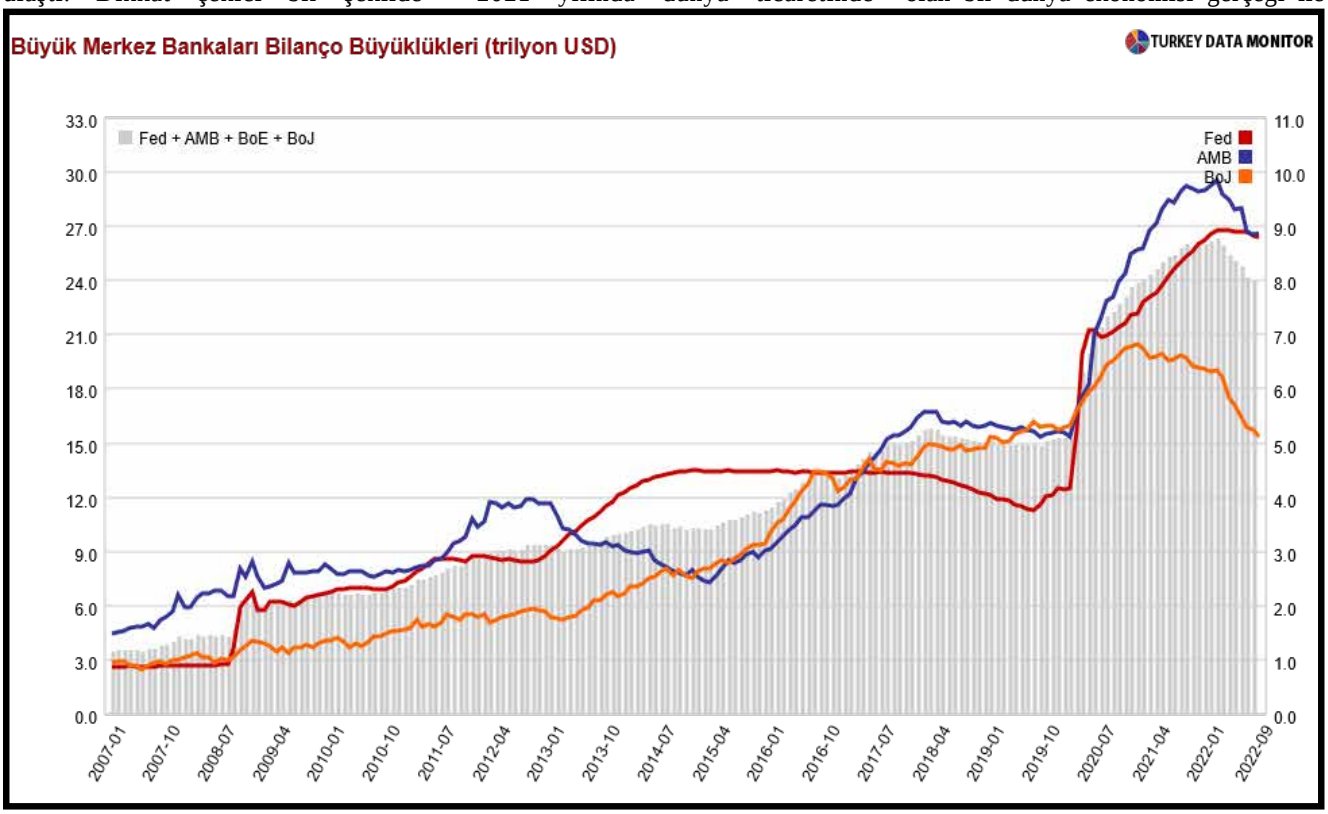


Ekonomide 2020 Pandemi Krizi

süren anormal yükselmesine giden yol o tarihte başladı. Milyonlarca insanın ölümüne yol açan Pandemi Felaketi, ABD'nin normalden uzun süre faizleri sıfır seviyesine yakın tutmasına neden oldu. Tabii ki sadece ABD değil diğer ekonomilerde de merkez bankası bilançoları çok yüksek bir seviyeye ulaştı. Dikkat çekici bir şekilde ekonomiler parasal hacimle büyümeyi sevdi. Başta ABD ve AB merkez bankası 2022 yılı başlarına kadar hem parasal miktarı hem de merkez bankası bilançolarını büyüttüler. Doğal sonuç, tüketim canlı tutulur, tüketim için üretim canlanır, istihdam yaratılır, borçla mutluluk satın alınır.

2021 yılında dünya ticaretinde hızlı büyüme, daha doğrusu hızlı toparlanma yaşanır. Aşılanma ve sürü bağışıklığı derken Pandemi etkisi hızla azalır. Pandemi etkisinden arınmış ekonomik büyüme artık kendi normaline yani potansiyel yavaşlamaya geçebilecektir. Bunun sinyalini çok net bir şekilde veren küresel enerji ve gıda piyasalarındaki talep ve arz durumlarıydı. Mal ve hizmet fiyatları hızla artış eğilimindeydi. Birçok ülkeyi de etkileyeceği kaçınılmazdı. Canlanan ekonomi ama olumsuz beklentiler kaygısında olan bir ekonomik durum ile 2022 yılına girildiğinde yine tarihi bir olay ortaya çıktı. 6-7 senedir sinyalini veren ama sadece sinyalde kalacağı zannedilen Rusya-Ukrayna gerilimi artık bir savaşa dönüşmüştü.

Pandemi çıkışı ve sonrasında "ekonomilerde rahatlama arzusu", faizlerin uzun süre belki de gereğinden uzun düşük kalmasına neden olurken, aslında ekonomilerin "balon" gibi şişmesine de neden oldu. Eş anlı olarak mal ve hizmet fiyatları tarihi fiyatlara yükseldi; üretim ve tüketim tedarik zincirindeki bozulmalar kaçınılmazdı. Neticede hızla büyüyen ama yüksek enflasyona mahkûm olan bir dünya ekonomisi gerçeği ile



Pandemi Krizi ve Parasal Genişleme

GISBIR

1971

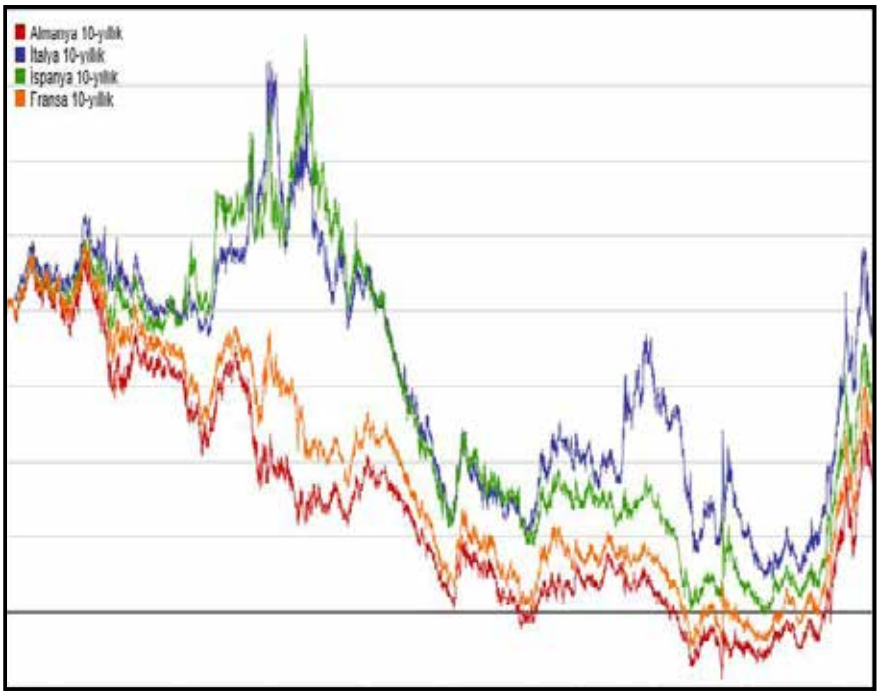
TURKISH SHIPBUILDERS' ASSOCIATION

Greener ships for better **future**

Turkish shipbuilding industry:
Word-leading hub for innovation, state of art newbuildings and challenging retrofits

/gisbir

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ (GİSBİR)
Postane Mah. Çınarlı Sok. No:34 34940 Tuzla/İstanbul T: (0216) 446 06 80 (pbx) F: (0216) 446 06 84
www.gisbir.org



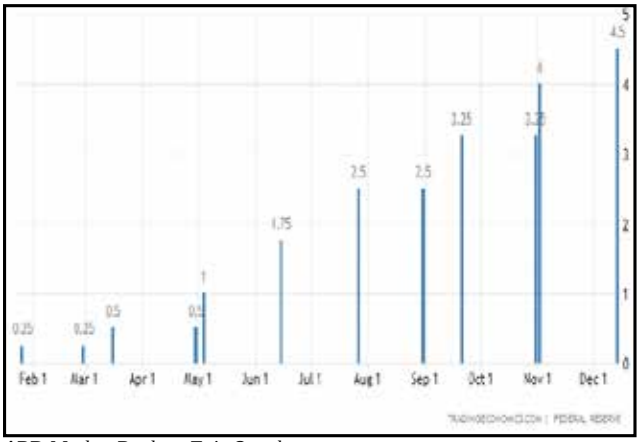
ABD FED'in Kısa Vadeli Faiz Oranlarını Artırmasıyla Uzun Vadeli Faizlerde Düşüş Başladı

karşılaşıldı. Artık '"enflasyon" mu, "resesyon"mu?' sorusu gündem oldu. 2022 yılı ortalarında ABD Merkez Bankası kanaatimizce oldukça geç ve eksik oranda artırımlar ile enflasyon yenme mücadelesine başladı. 2022 yılı sonuna kadar fonlama maliyetlerini %0-0,25 bandından aldı %4,00-4,50 bandına getirebildi. Faiz oranlarını artırırken ana amaç enflasyonu hızla kontrol altına alabilmek. Ancak eş anlı olarak kısa vadeli faizler yükseldikçe ekonomide tüketim yavaşlama eğilimine girerken uzun vadeli yatırım iştahı da azalmaya başladı.

Ekonomide kısa vadeli faiz oranları artarken sermayenin tercihi kısa vadeli ve güvenli limanlarda park etmek haline dönüyor. Bu durumda da uzun vadeli ABD tahvilleri de ana yatırım tercihi haline geliyor. Bu süreç aslında kısa vadeli faizlerin aksine uzun vadeli faizlerin düşmesi olarak karşımıza çıkıyor. İşte bu durumda uzun ve kısa vadeli faiz farkı belirgin bir şekilde negatif oluyor; bu da yakın gelecekteki ekonomik küçülmeye sinyal veriyor.

2006-2008 Yılları arasındaki kriz tecrübesini dikkate alan bir ABD Merkez Bankası için kısa vadeli borç verme faizi, 2023 yılı ilk aylarında iki toplan sonucunda %4,5'ten %5 seviyesine çıkarılacaktır. Bu süreçte enflasyon oranı daha da aşağıya gelmiş olacaktır. Ancak artan yavaşlama endişeleri hatta stagflasyon tehdidi ile daha "güvercin" bir yaklaşımın kaçınılmaz olması beklenebilir. Faiz oranlarındaki yavaşlama ve beklentilerdeki azalma bu kez canlanma beklentilerine yönelik ivme kazandırabilir. Dolayısıyla ekonomideki kararsızlıkların artığı yerlerde çok daha farklı olaylar gündeme gelebilir. Özellikle de faiz verim eğrisi incelendiğinde, sadece belirli bir vadeden itibaren enflasyon beklentisinin çok daha aşağı fiyatlanması ve faizler genel seviyesinin yeniden aşağı dönebileceğinin dahi öngörülmesi doğal beklentidir. Ancak daha da önemlisi söz konusu vade yani Haziran 2023'te önemli gelişmeler olacağı da bugünden fiyatlanmaktadır.

Birçok tahminci 2023 yılında 2022 yılına kıyasla çok daha küçük bir ekonomik büyüme ve ticaret beklentisinde. Genel beklenti böyle olunca, fiyatlar seviyesinin aşağı yönlü olması; cari açıkların kapanması ve petrol fiyatının daha fazla yükselememesi de doğal sonuç olabilir. Bu yazı çerçevesindeki genel beklentimiz ise; 2018, 2020 ve 2022 yılı başlarındaki tarihi gelişmelerin etki düzeyinde ama farklı bir olay 2023 yılı ortalarında gerçekleşebilir. Kontrollü kısa bir süreli bir resesyon yapmaya çalışan ABD kendisini tarihi bir stagflasyon içinde de bulmak istemiyor. Bunun için ciddi bir mücadele vereceğini düşünüyoruz. Stagflasyonun en önemli olumsuzluğu ABD'nin bu sefer hiç arzulamadığı ve özellikle de işsizlik oranını %3'lere düşürdükten sonra ortaya çıkabilecek yüksek boyuttaki işsizlik olasılığıdır. Özetle; en önemli cari açık verdiği ve satın alma gücü paritesine göre mağlup olduğu Çin ekonomisine karşı yeni bir şeyler söylemesi gerekecektir. ■



ABD Merkez Bankası Faiz Oranları

ABD Hazine Kağıtları Faiz Verim Eğrisi

most striking economic development in 2014, which came with political and military turmoil, was that China reached an economic size of 17.6 trillion dollars according to purchasing power parity, surpassing the US economy for the first time.

Yes, China had to be slowed down seriously... In the USA, especially as the voice of some segments, President Trump declared and clearly announced the trade war to China at the beginning of 2018, advocating tariffs to reduce the USA's trade deficit and support domestic production, saying that the country was "torn" by its trading partners... China closed 2019 with a 6% growth, slowing down even more compared to 2018. At the end of 2019, while the effects of the trade war were being examined, the advocate of the issue, Trump, was losing power. There were a question on the agenda for the US economy; "Is a recession coming?". However, the year 2020 started in such a way that the world history faced a pandemic. Did the expected recession occur with the Pandemic Crisis on this occasion? Our answer is clearly ''No''. With the Covid19 pandemic, there was a completely unusual separate economic slowdown. The real crisis was postponed on this occasion.

With the Covid19 virus starting to affect the USA at the beginning of 2020, the US Federal Reserve, which somehow took advantage of this situation, again reduced the funding costs to the 0-0.25 band with a historical decision. That's when the path to the abnormal rise of global liquidity, which lasted for about two years, began at that time. The Pandemic Disaster, which killed millions of people, caused the USA to keep interest rates close to zero for longer than normal. Of course, central bank balance sheets reached a very high level not only in the USA but also in other economies. Remarkably, economies liked to grow in monetary volume. In particular, the US and EU central banks increased both the monetary amount and the central bank balance sheets until the beginning of 2022. The natural result is that consumption is kept alive, production for consumption is revived, employment is created, happiness is bought with debt.

The outbreak of the pandemic and the "desire to relax in the economies" afterwards caused interest rates to remain low for a long time, perhaps longer than necessary, while actually causing the economies to inflate like a "bubble". Simultaneously, the prices of goods and services rose to historically high prices; disruptions in the production and consumption supply chain were inevitable. As a result, the reality of a rapidly growing world economy, which is doomed to high inflation, was encountered. Now, the question of "inflation" or "recession" became the agenda. In the middle of 2022, in our opinion, the US Federal Reserve started its struggle to beat inflation with very late and incomplete increases. Until the end of 2022, it took its funding costs from the 0-0.25% band and brought it to the 4.00-4.50% band. While increasing interest rates, the main purpose is to quickly bring inflation under control. However, as the short-term interest rates rose simultaneously, consumption in the economy started to slow down and the appetite for long-term investment began to decline.

While short-term interest rates are increasing in the economy, the preference of capital is turning to short-term and safe havens. In this case, long-term US bonds also become the main investment choice. In fact, this process appears as a decrease in long-term interest rates, unlike short-term interest rates. In this case, the difference between long and short-term interest rates becomes distinctly negative; this signals the economic contraction in the near future.

For a US Federal Reserve taking into account the crisis experience between 2006-2008, the short-term lending rate will be increased from 4.5% to 5% in the first months of 2023 as a result of two meetings. During this process, the inflation rate will be even lower. However, with increasing slowdown concerns and even the threat of stagflation, a more "dove" approach can be expected to be inevitable. The slowdown in interest rates and the decrease in expectations may accelerate the recovery expectations this time. Therefore, very different events may come to the fore in places where indecision in the economy increases. Especially when the interest yield curve is examined, it is natural that the inflation expectation will swell much lower after a certain maturity and that the general level of interest rates may even turn down again. However, more importantly, it is priced from today that there will be important developments in the said maturity, namely June 2023.

Many forecasters expect much smaller economic growth and trade in 2023 compared to 2022. As the general expectation is like this, the price level is going down; the closing of the current account deficits and the inability to increase the oil price may also be a natural result. Our general expectation within the framework of this article is; a different event may occur in mid-2023 at the level of impact of historical developments in 2018, 2020 and early 2022. Trying to make a controlled short-term recession, the USA does not want to find itself in a historical stagflation. We think it will put up a serious fight for this. The most important negative aspect of stagflation is the possibility of high unemployment, which the USA did not desire this time, especially after reducing the unemployment rate to 3%. In summary; it will have to say something new against the Chinese economy, which has the most significant current account deficit and has been defeated by purchasing power parity. ■

“Mezunlar ve denizcilik camiası Fakültemize desteklerini esirgemiyor”

Prof. Dr. Özcan Arslan

İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı

Interview by Nermin İstikbal

Bu sayımızdaki özel röportajımızı sektörümüzün değerli isimlerinden İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi Dekanı Sayın Prof. Dr. Özcan Arslan ile gerçekleştirdik. Sayın Özcan Arslan ile bir mektup sayesinde İTÜ DF'de başlayan eğitim hayatını, deniz serüvenini, akademik çalışmalarını ve bunların yanısıra İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde yapılan yenilik ve değişiklikleri konuştuğumuz röportajımızı siz sevgili okuyucularımıza sunarız.

We had our exclusive interview this month with Prof. Dr. Özcan Arslan, who is the Dean of İstanbul Technical University (İTU) Maritime Faculty, and one of the distinguished persons of our sector. To our dear readers we present our interview in which we talked about the educational life of Mr. Arslan which started at Maritime Faculty thanks to a letter, his sea adventure, academic studies, as well as the innovations and changes due to at İTU Maritime Faculty.

-SeaNews: Sayın Prof. Dr. Özcan Arslan, sizi daha yakından tanımak isteriz. Bize kendinizden ve denizcilik ile tanışmanızdan bahseder misiniz?

- **Prof. Dr. Özcan Arslan:** 1978 senesinde Tokat Erbaa'da doğdum. Ortaokul ve liseyi Giresun Hamdi Bozbağ Anadolu Lisesi'nde yatılı olarak okudum. 10 yaşından beri hep yatılı okullardaydım, anlaşılacağı üzere. İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne girişimde ve dolayısıyla denizcilik ile tanışmamda Prof. Dr. Osman Kâmil Sağ Hocamızın büyük etkisi vardır. Öyle ki 1996 senesinde dönemin Dekanı Osman Kâmil Sağ idi. Osman Hoca ÖSS sınavında ilk 2000'e giren öğrencilerin adreslerini telefonlarını ÖSYM'den bulmuş ve güzel bir mektup göndermişti. Hala bende durur. Okulu ve mesleği epeyce anlatmıştı o mektupta. Onun çok güzel ve süslü kelimeleri vardı. Bizler mesela; "12 ay staj yapmak zorundasınız'' diyoruz. O ise; "Eğitimin 12 ayını açık deniz stajı olarak yurtdışında yapacağınızı duydunuz mu?" şeklinde anlatırdı. O dönemde sınavdan önce tercih yapılıyordu. Ben de ilk basamakta 2000'e girmiştim. 2. basamakta da benzeri ayarda puan alacağımı düşündüğüm için klasik Hacettepe Tıp minvalinde tercihlerim vardı. Diğer yandan mektupta da gerçekten gayet de güzel şeyler yazıyordu. Öğretmenlerime danıştım. İTÜ Denizcilik 'in güzel bir okul olduğunu söylediler. 14. tercihimdeki Erzurum Atatürk Üniversitesi Tıp Fakültesi'ni silerek İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ni yazdım. Denizcilikle tanışmam da böyle oldu

- O dönemde yatılı sistem devam ediyordu. Hiç zorluk yaşadınız mı?

- Benim için bu okul ve gemi hayatı fazla zor olmadı. Zaten söylediğim üzere 10 yaşından beri hep yatılı okullardaydım. Denizden hiçbir zaman pişman olmadım ve yaptığım işi sevdim. O zaman kimyasal tankerlerde çok zor gemilerde hep severek çalıştım. Benim babam da öğretmen, eşim de öğretmen. Ailemde eğitimcilik var bu nedenle ben de yarı idealist olarak görüyorum kendimi.

- Denizde ne kadar süre çalıştınız? Akademik kariyere ne zaman başladınız?

- 2003'e kadar gemilerde çalıştım. 2004'te okula araştırma görevlisi olarak girdim. Arada kalan dönemde yüksek lisans yaparken de bir şirkette çalıştım. Gemiden son ayrılışımda 2. kaptan ehliyetimi aldım. Ancak diğer yandan hiç kaptanlık yapmadım. Kaptan ehliyetim var ama kaptanım dersem de kaptanlara haksızlık etmiş olurum. Denizde geçirdiğim toplam süre, stajı ve askerliği saymazsak 3 yıl. Öte yandan gemiden ayrılmak maddi olarak zor tabii. Gemide biraz birikimim olmuştu, eşim de çalışıyor. Öyle çok lüks yaşayan bir aile değiliz ancak istediğimiz hayatı idame ettiriyoruz.

'Denizcilik okulunu seçmemde Prof.Dr. Osman Kâmil Sağ'ın etkisi çok büyük'

– ÖZCAN ARSLAN

'Akademik kariyerim boyunca önemli zorluklarla karşılaştım'

– ÖZCAN ARSLAN

'In my choice of maritime school, Prof. Dr. Osman Kamil Sağ's influence was huge'

– ÖZCAN ARSLAN

'I have faced significant challenges throughout my academic career'

– ÖZCAN ARSLAN

- SeaNews: Dear Prof. Dr. Özcan Arslan, we would like to get to know you better. Can you tell us about yourself and your acquaintance with the maritime?

- **Prof. Dr. Özcan Arslan**: I was born in 1978 in Tokat Erbaa. I studied secondary and high school at Giresun Hamdi Bozbağ Anatolian High School as a boarder. I had been in boarding schools since I was 10 years old, as it can be seen. Our teacher Osman Kamil Sağ had a great influence on my introduction to İTÜ Maritime Faculty and therefore my introduction to the maritime profession. So much so that in 1996 the Dean of the period was Prof. Dr. Osman Kamil Sağ. Osman Kamil Sağ found the addresses of the students who entered the first 2000 in the ÖSS exam from ÖSYM and sent a nice letter. I still keep it. He described the school and the profession quite a bit in that letter. He had very beautiful and fancy words. We, for example, say; "You have to do an internship for 12 months", and he would describe it like that; "Have you heard that you will do 12 months of the training abroad as an offshore internship?". At that time, preference for the department of the university was made before the exam. I also entered the first 2000 in the first exam. Since I thought that I would get a similar score in the 2nd exam, I had my preferences such as Hacettepe University Faculty of Medicine as usual. On the other hand, because of the things he wrote in the letter I consulted my teachers. They said that İTÜ Maritime is a good school. I removed the name of Erzurum Atatürk University Faculty of Medicine in my 14th choice and wrote the Maritime Faculty of İstanbul Technical University. This is how I got acquainted with maritime.

- At that time, the boarding system continued. Have you ever had any difficulties?

- For me, this school and ship life was not too difficult. As I have already said, I have always been in boarding schools since I was 10 years old. I have never regretted the sea life and I loved what I did. At that time, I always enjoyed working on chemical tankers and very difficult ships. My father is also a teacher and my wife is a teacher. There is pedagoguery in my family, so I see myself as a semi-idealist.

- How long did you work at sea? When did you start your academic career?

- I worked on ships until 2003. I entered the university as a research assistant in 2004. In the meantime, I worked in a company while I was doing my master's degree. I got my chief officer license on my last departure from the ship. But on the other hand, I've never worked as a chief officer. I have a license, but I would be unfair, if I say I am a captain. The total time I spent at sea is 3 years, not counting internship and military service. On the other hand, leaving the ship is financially difficult, of course. I had some savings on the ship, my wife also works. We are not a family who lives very luxurious, but we live the life as we want.

- Why did you move from maritime to academia? What was the main plan you had in mind when you finished school?

- The plan was to work on the ship. Actually, I was also thinking about fields such as maritime law afterwards. But when I heard that an assistant would be recruited to the school, it was a good opportunity for me as well. Over time, I got to know the university and what academic life is. I entered the school as a research assistant in 2004. After that, I did my master's and doctorate here, at İTÜ. In between, I spent 6 months at the University of Strathclyde in England. When I finished my doctorate, I immediately became an assistant professor and administrative duties began, first I became the vice president of the department. In 2010, I became the vice dean. I served as the vice dean for quite a few years, 7 years in total. I carried out some education, some administrative affairs and department head duties. Even though I explained everything briefly, I had very different and difficult struggles in the stages of becoming an associate professor and then a professor. During my struggle there, I was interrupted for 2-3 years. It was a time when no one heard our voices. However, as a result of my just struggle, justice has been served.

Currently, I had the opportunity to serve as the Dean of my school, I completed my 1 year in this task.

- Denizcilikten neden akademiye geçiş yaptınız? Okul bitince aklınızda olan asıl plan neydi?

- Plan gemide çalışmaktı. Aslında ben sonrasında deniz hukuku gibi alanları da düşünüyordum. Ama okula asistan alınacak diye de duyunca benim için de güzel bir fırsat oldu. Ben de zaman içerisinde tanıdım üniversiteyi ve akademik hayatın ne olduğunu. 2004'te araştırma görevlisi olarak girdim okula. Ondan sonra yüksek lisans ve doktorayı burada, İTÜ'de yaptım. Arada 6 ayımı İngiltere'de Strathclyde Üniversitesi'nde geçirdim. Doktoram bitince hemen yardımcı doçent oldum ve idari görevler de başladı, önce bölüm başkan yardımcısı oldum. 2010 yılında ise dekan yardımcısı oldum. Epeyce, yani toplamda 7 sene kadar dekan yardımcılığı görevi yaptım. Biraz eğitim biraz idari işler ve bölüm başkanlığı görevlerimi yürüttüm. Her ne kadar tüm olanları bir nefeste anlatsam da doçent ve sonrasında profesör olma aşamalarında çok farklı ve zor mücadeleler verdim. Orada verdiğim mücadele döneminde 2-3 sene kadar sekteye uğratıldım. Kimsenin sesimizi duymadığı bir dönemdi. Ancak haklı mücadelemin sonucunda, hak yerini buldu.

Şu anda ise okuluma Dekan olarak hizmet etme fırsatım oldu, bu görevde 1 yılımı doldurdum.

- Öncesinde dekanlığa uzanan bir hayaliniz var mıydı?

- Bu planlanan bir şey değil. Hayalini özellikle kurduğum bir şey de değildi. Aklımda sadece bu okulun çok daha farklı bir enerjisinin ve gücünün olması gerekliliği vardı. Binaları eskiyen, her şeyin üzeri toz kaplayan bir yer olması bana hiçbir zaman doğru gelmiyordu. Bu sektörün, bu okulun, bu okulun mezunlarının bir gücü ve misyonu var. Herkes de iyi noktalara gelmiş. Burası denizciliğin merkeziydi, belki merkez biraz uzaklaşmaya başlamıştı ancak hedefim de bu merkezi buraya geri getirmek ya da daha yakınlaştırmaktı.

- Şu anda okul bünyesinde neler yapılıyor, nelere ağırlık veriliyor?

- Akademi şöyle özetlenebilir. Öncelikle birinci sırada eğitim var. Tabii ki bunun için altyapı gerekli. Akademik çalışmalar ve araştırmalar da bunu takip eder. Normalde burasının İTÜ'ye bağlanması 1989, fakülte olması ise 1992. Ancak yıllarca bizim buradaki görevli hocalarımız dahil olmak üzere burayı bir fakülte gibi değerlendirmemişler. Bir şekilde İTÜ'ye bağlanmış meslek okulu gibi muamele etmişler. Hatta yakın zamana kadar 4 yıllık eğitimin bile fazla olduğu düşüncesine sahip olanlar vardı mesleğin ileri gelenlerinde. Bizim hocalarımızdan bu mesleği kaptanlık ya da mühendislik gibi bir şey değil de şoförlük gibi görenler bile vardı… Bu bir bakış açısıydı. Fakat bunun içinde gemi yönetimi, teknik yönetim, işletme mühendisliği başta olmak üzere denizcilikle alakalı her şey var. Buna rağmen hem buradan hayatını geçindirip hem bu küçümseyici tavrı takınanlar vardı. Makine bölümü okuyanları sadece çarkçı olarak görüyor; " Var olan makineyi çalıştırırlar, mühendis değiller" gibi bir yargı oluşturuyorlardı. Ancak bu kurumun normalde bünyesinde uluslararası projelere katılım sağlanır, makaleler yazılır. Biz şimdi Deniz Ulaştırma okuyan genç arkadaşlarımızla beraber 2007-2008 yıllarında yeniden başladık makale yazmaya.

'Okul mezunlarının bir gücü ve misyonu var'

– ÖZCAN ARSLAN

‘School graduates have power and a mission’

– ÖZCAN ARSLAN

- Have you ever had dreams which were extended to becoming a dean?

- That was not planned. It wasn’t something I had particularly dreamed of. I just had in mind that this school should have a much different energy and power. It never felt right to me that it was a place where buildings were aging and everything was covered with dust. This sector, this school, the graduates of this school have a power and a mission. Everyone has reached good positions. This was the center of maritime, maybe the center was starting to move away a bit, but my goal was to bring that center back here or bring it closer.

- What is being done in the school at the moment, what are the priorities?

- The academic works can be summarized as follows. First of all, there is education. Of course, this requires infrastructure. Academic studies and research follow it. Normally, this place is affiliated to İTÜ in 1989, and it became a faculty in 1992. However, for years, including our instructors, they did not consider this place as a faculty. In a way, they considered this school like an İTÜ vocational school. In fact, until recently, there were people who thought that even 4 years of education was too much, among the notables of the profession. There were even some of our teachers who considered this profession like being a driver rather than a captain or engineer… It was a point of view. But this profession includes everything related to maritime, especially ship management, technical management, management engineering. Despite this, there were those who made a living here in this sector and took on this condescending attitude. They also consider The Marine Engineering Department students only as mechanics; they formed a judgment such as “They operate the existing machine, they are not engineers”. However, this institution normally participates in international projects and we writes articles. We started to write articles again in 2007-2008 together with our young friends who are studying maritime transportation and management engineering. The late Necmettin Akten had articles before, but I can say that I wrote the first internationally indexed article about maritime transport at the faculty. İTÜ’s publication and project average is strong. It is always in the top 5 in Turkey. As a faculty, I can say that we have achieved the University average academically. Again, when we look at international projects, we are extremely strong. Just last week, we held a conference on our European Union project. Apart from that, we do other European Union projects, coordinate and participate. We are above the international average in international projects. We have succeeded in spreading that to young people as well. There are very strong young friends growing up from the bottom right now. I also conveyed those to the Rector, when we include those students in the school, we can ensure sustainability. So far, we have reached the academic level, albeit with personal efforts. Academically, this place has become one of the leading places of the University and the University has accepted it. This place used to be seen as a place at the edge of the university but is now embraced academically as well. I can say that we now have a respectable place within the University. Infrastructure is needed to improve the quality of education. However, that should not be thought of only as building and construction. It is necessary to use the technologies of the future. For example, we made an agreement for a system called Metaship, developed by our 2004 graduate Capt. Levent Şen, and our students are starting to use that system. Students will be able to see everything from the cabin to what will be taken in the suitcase via a computer before they even go to the ship. Access to that online platform will be provided. I had a meeting with our İMEAK DTO (Chamber of Shipping) President, Mr. Tamer Kıran, regarding the renewal of the simulators. Previously, they wanted to see our requests about simulators. They are also keen to renew our simulators. DTO had made a great contribution also to renewing our training pool which we opened in May.

’Students receive training on the Seyit Onbaşı ship belonging to KEGM’

– ÖZCAN ARSLAN

Daha öncesinde de rahmetli Necmettin Akten'in makaleleri vardı ancak aşağı yukarı deniz ulaştırmayla alakalı ilk uluslararası indexli makaleyi Fakülte'de ben yazdım diyebilirim. İTÜ'nün yayın ve proje ortalaması kuvvetlidir. Her zaman Türkiye'de ilk 5'in içerisindedir. Fakülte olarak akademik olarak üniversite ortalamasını yakaladık diyebilirim. Yine uluslararası projeler bazında baktığımızda son derece kuvvetliyiz. Daha geçen hafta bir Avrupa Birliği projemizin konferansını yaptık. Onun haricinde başka Avrupa Birliği projeleri yapıyoruz, koordine ediyoruz ve katılım sağlıyoruz. Uluslararası projelerde de uluslararası ortalamanın üstündeyiz. Bunu gençlere de yaymayı başardık. Şu anda alttan yetişen çok kuvvetli genç arkadaşlar var. Bunları Rektör'e de ilettim, bu öğrencileri okula kattığımız zaman sürdürülebilirliği sağlayabiliriz. Şu ana kadar kişisel çabalarla da olsa akademik düzeye geldik. Akademik olarak burası Üniversite'nin önde gelen yerlerinden biri oldu ve bunu Üniversite de kabul etti. Burası eskiden Üniversite'nin kenarında bir yer olarak görülüyordu ancak artık akademik olarak da benimsendi. Şu anda Üniversite içerisinde saygın bir yerimiz olduğunu söyleyebilirim. Eğitimin kalitesini arttırmak için de altyapı lazım. Ancak bu sadece bina ve inşaat olarak düşünülmemeli. Geleceğin teknolojilerini de kullanmak lazım. Örneğin 2004 mezunumuz Kapt. Levent Şen'in geliştirdiği Metaship diye bir sistemin anlaşmasını yaptık ve öğrencilerimiz bu sistemi kullanmaya başlıyor. Öğrenciler daha gemiye gitmeden bir bilgisayar aracılığıyla kamaradan tutun da valizde ne götürüleceğine kadar görülebilecek. Bu online platforma erişim sağlanacak. Simülatörlerin yenilenmesi hususunda ise İMEAK DTO Başkanımız Sayın Tamer Kıran ile bir görüşmem oldu. Daha öncesinden zaten simülatörlerle ilgili taleplerimizi görmek istemişlerdi. Onlar da simülatörlerimizi yenilemek konusuna sıcak bakıyorlar. Mayıs ayında açılışını yapmıştık, DTO, eğitim havuzumuzu yenilemeye büyük katkı vermişti.

'Filika istasyonumuz Avrupa'nın 2. merkezi olacak'

– ÖZCAN ARSLAN

- Eğitim gemisinin önemli bir ihtiyaç olduğu görüşü hâkim. Bu konuda şu anda planlanan bir yenilik var mı?

- Aslında bir gelişme oldu bile. Öncelikle, dürüst olmak gerekirse bize şu anda bedava gemi verilse bile onu burada çürütmekten başka elimizden hiçbir şey gelmez. Gemi işletmek çok maliyetli. Olan bütçeyi gemiye harcamak çok zor. Bu nedenle büyük bir gemi sürdürülebilir değil. Biz mesela Sismik-1 Eğitim gemisini kullanıyor ve bu gemiyi sürdürebiliyoruz çünkü küçük boyutlu bir gemi.

YAF DIESEL

THE BEST STOCKIEST SHIP SPARE PARTS TRADER IN TURKEY

MAIN ENGINE SPARE PARTS
AUXILARY ENGINE SPARE PARTS
GEAR BOX PARTS
TURBO CHARGER & SPARE PARTS
SEPERATORS
PUMP PARTS
GOVERNOR & PARTS
AIR COMPRESOR PARTS
STERN TUBE & SEAL SET
AIR COOLER & HEAT EXCHANGERS
DECK EQUIPMENTS
NAVIGATION EQUIPMENTS
TOOLS & MEASUREMENT DEVICES
ELECTRICAL EQUIPMENTS & PARTS

OVERHAUL & RECONDITIONING SERVICES AT WORKSHOP AND ON-SITE

MAIN ENGINE OVERHAUL
AXUILIARY ENGINES OVERHAUL
GEARBOXES OVERHAUL
TURBOCHARGER OVERHAUL
PISTON RECONDITIONING
VALVE AND VALVE SEAT RECONDITIONING
CYLINDER LINER HONING
ULTRASONIC CLEANING
ELECTRICAL AND ELECTRONICAL REPAIR
AFTER SALE SERVICES

SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

yafdiesel.com.tr
0090 216 494 49 02
info@yafdiesel.com.tr

Tersanesini, kumanyasını, tamirini ve bakımını hep şirketlerin desteğiyle tamamladık. Ancak denize elverişlilik alamadık. Bu 80 yaşında bir gemi. Perçinli kısımları var. Oralarda da değişmesi gereken yerler var. Kaynak sıcaklığını vurduğunuz zaman perçinler atar diye kaygılanıyorlar doğal olarak. Havuza da tek girmiyor, başka geminin peşine giriyor. Eğer gemimiz çıkamaz duruma gelirse tersanede tıkanıklık oluşabilir. Ona ayrı bir bakım çaresi bulmamız gerekiyor. Şu anda personelimiz tabii çaba gösteriyor ve gemi aslında çalışır durumda.

Diğer yandan şöyle bir kestirme çözüm bulduk geçen yıl. KEGM'in birkaç gemisinin sadece acil durum müdahale görevi var. Nene Hatun, Seyit Onbaşı ve Kurtaran 4 gemileri gibi. Ben konuyu KEGM Genel Müdürü Sayın Durmuş Ünüvar ile konuştum. Seyit Onbaşı gemisi acil durumlarda kirliliğe müdahale gemisi. O da Haydarpaşa'da duruyordu. Biz ev sahipliği yapalım hem daha korunaklı bir liman olur, hem de personelin gidip gelmesi kolay olur diye düşündük. Elektrik ve suyu biz verelim, bizim öğrencilerimiz de bu gemide eğitim yapsın diye bir anlaşma yaptık. Bu yaz 2 grup öğrenci orada staj yaptı. Uzun stajları ise ticaret gemilerinde yapacaklar tabii ki. Bizim eğitim gemisi ihtiyacımızın bir kısmı böyle karşılandı. Bu gemiyle haftada bir iki defa kısa seyirler de yapılacak. Hatta rıhtımda Sismik-1 gemisi ile yan yanalar. Öğrencileri de gruplara ayırıyoruz raspa, boya tarzı işleri bizim Sismik-1 gemisinde yapıyorlar. Diğer yandan köprü üstü eğitimlerini ve diğer eğitimleri modern sistemlere sahip Seyit Onbaşı gemisinde yapıyorlar. Dolayısıyla KEGM de mutlu biz de mutluyuz. Bize tahsis edilmiş gibi oldu böylece.

'Denizcilik camiası Fakültemize sahip çıkıyor'

– ÖZCAN ARSLAN

- Geminin dışında Fakültede ne gibi yenilikler var?

- Şimdi Delmar Safety firması ile bir protokol yaptık. Önemli bir proje hızla ilerliyor, tamamlanmak üzere. Bir filika istasyonu yapılıyor şu anda. Ancak şu anda sahip olduğumuz mataforalı gibi tek filikalı istasyon değil. Yapılan bu yeni filika istasyonunda serbest düşme, mataforalı ve açık olmak üzere farklı filika sistemleri ve 3 tane de hızlı can kurtarma botu olacak. Tamamının bir arada olacağı Avrupa'nın 2. merkezi olacak. Onu şöyle bir modelle yaptık. Filikalara gemide servis yapan mühendislere bir uluslararası sertifika zorunluluğu geldi IMO nezdinde.

'Kampüs ana hatlarıyla A'dan Z'ye değişmiş olacak'

– ÖZCAN ARSLAN

'Our lifeboat station will be the 2nd center of Europe'

– ÖZCAN ARSLAN

- There is a prevailing opinion that the training ship is an important need. Is there any news in this regard?

- Actually, there has been an improvement. First of all, to be honest, even if we're given a ship free of charge right now, there's nothing we can do but refute it here. Operating a ship is very costly. It is very difficult to spend the budget on the ship. Therefore, a large ship is not sustainable. For example, we are using the Sismik-1 training ship and we can run that ship because it is a small ship. We have always managed the shipyard, its provisions, its repair and maintenance with the support of companies. But we could not get seaworthiness. That is an 80 year old ship. It has riveted parts. There are places that need to be changed, too. They naturally worry that rivets will pop when you hit the welding temperature. She does not enter the pool alone, she goes after other ships. If our ship is unable to sail, a blockage may occur in the shipyard. We need to find a separate care solution for her. At the moment, our personnel are making an effort of course and the ship is actually operational.

On the other hand, we found a shortcut solution last year. A few ships of KEGM (Directorate General of Coastal Safety) only have emergency response missions. Like the ships Nene Hatun, Seyit Onbaşı and Kurtaran 4. I talked to the General Manager of KEGM, Mr. Durmuş Ünüvar. Seyit Onbaşı is an emergency pollution response vessel. She was standing in Haydarpaşa. We thought that if we host it, it would be a more sheltered port and it would be easier for the personnel to come and go. We made an agreement so that we will provide electricity and water, and our students will have training on that ship. Last summer, 2 groups of students did their internship there. Of course, they will do their long internships on merchant ships. This is how some of our training ship needs were met. Short cruises will be made with that ship once or twice a week. They are even side by side with the ship Sismik-1 at the pier. We divide the students into groups, and they do the rasp painting-style work on our Sismik-1 ship. On the other hand, they do their bridge training and other training on the Seyit Onbaşı ship, which has modern systems. Therefore, KEGM is happy and so are we. So it is as if she is allocated to us.

- What kind of innovations are there in the Faculty apart from the ship?

- Now we made a protocol with Delmar Safety company. An important project is progressing rapidly, about to be completed. A lifeboat station is currently under construction. However, it is not the only lifeboat station like the davits we have now. In this new lifeboat station, there will be different lifeboat systems including free fall, davits and open lifeboats and 3 fast lifeboats. It will be the 2nd center of Europe where all of them will be together.

’Denizcilik dünya çapında vatandaş yetiştiren bir meslek’

– ÖZCAN ARSLAN

Bunun için eğitim alıp sertifika almanız gerekiyor. Bunu da belli donanımlara sahip istasyonlarda alabiliyorsunuz. Bu da belli yerlerde var Danimarka’da mesela ve çok yüksek maliyetli. Delmar da kendi istasyonunu kurup eğitim yetkisi almak üzere Yalova’da kendi yerlerini almıştı. Şimdi bu tesisi kuracaklar ve bize bağışlayacaklar. Onlar da kendi eğitimlerinde kullanacaklar. Diğer yandan biz de öğrencilerin derslerinde ve kurslarda kullanabileceğiz. Üniversite’nin önemli bir tesis kazanacağı son derece faydalı bir proje olacak.

Diğer yandan öğrencilerin sosyal aktiviteleri artması amacıyla yapılan halı sahamız bitti. Burayı da bizzat mezunlarımızdan Ufuk Teker ile Çağlar Coşkunsu beraber finanse edip fakültemize bağış yoluyla kazandırdılar.

Bir de Fakülte girişinde anaokulumuz vardı ve 3-4 senedir boş duruyordu. Anaokulunu Millî Eğitim Bakanlığı’na devrettik, sahibi yine İTÜ kalacak. Okulun adı da Minik Denizciler Anaokulu oldu. Kayıt önceliği bizim personelimizde olacak.

- Uzmar Denizcilik ve İTÜ Denizcilik Fakültesi’ni son zamanlarda çok kez birlikte duyduk. Uzmar’ın okul bünyesinde yaptığı son çalışmalardan ve kampüs yenileme projesinden bahseder misiniz?

- Uzmar tarafından yaptırılan Kaptan Altay Altuğ’un isminin verildiği yemekhane ve laboratuvar binamız geçen yıl açılmıştı. Şimdi yine Uzmar’ın öncülüğünde bir girişim oldu. Fakülte’nin bir master planı çıkartıldı. Bunlar rastgele binalar değil, önümüzdeki 40-50 yıl boyunca ihtiyacı karşılayacak binalar için birbirini tamamlayacak bir proje oluşturuldu. Bu plan geçen yıl ortaya çıktı. Altuğ Ailesi’nin mottosudur; “Okulunu seven peşimizden gelsin”. Tüm binaların aynı anda yapılması kolay bir şey değil tabii. Ancak mimarisi bile başlı başına büyük bir iş. Uzmar’ın çalıştığı mimarlık ofisi okulun genel mimari master planını çıkardı. Bu doğrultuda bizim eski yatılılık binası yıkıldı. Yıkım işini de Uzmar üstlendi ki onun da ciddi bir yıkım maliyeti vardı. Oraya 3 tane bina öngörülüyor. Bu binalardan A Blok’u Uzmar yapacak. A ve B Bloklar’da laboratuvarlar, amfi ve derslikler olacak. B Blok, binası da denizcilik camiasının önde gelen kuruluşlarından oluşan bir konsorsiyum tarafından üstlenilecek. C Blok ise fakültemiz öğrencilerine yakışan bir sosyal bina olacak.

Binada kantin, toplantı salonu, kütüphane ve çalışma alanları olacak. Bu bina, 1985 Mezunumuz Densay Denizcilik’in sahibi Tayfun Günerhan tarafından yaptırılacak. Binaya, İTÜ Senatosu’nun kararı ile ‘Tayfun Günerhan’ ismi verilecek. Denizcilik camiası Fakülte’ye sahip çıkıyor diyebiliriz. Sadece mezunlar değil aynı zamanda denizcilik camiasından da sektörden de büyük destek var. Girişe denizcilik müzesi yapılma planı var, Tuzla Belediyesi ile beraber. Ağaçlık kısım açık, geri kalan kısım kapalı olacak şekilde. Vatandaşlar dışarıdan okula girmeden de girebilsin diye öyle planlandı. Henüz çizim aşamasında. Ayrıca tribünlerin yenilenmesi de planlandı ancak o biraz sonraya bırakıldı. Okulda tören alanındaki koltuklar yıllardır değişmemişti, sektörün desteği ile değiştirdik. Gölgeliklerin raspasını boyasını yaptırdık. İlk etapta planlanan 3 parça bina bitince derslik ihtiyacımız ortadan kalkacağı için diğer derslikler yıkılacak. Onların oraya makine atölyelerinin ve teknik atölyelerin sığacağı küçük bir bina yapılacak. Dekanlık binası için de yenileme düşünülüyor ancak depremsellik açısından problem yoksa Dekanlık binası yıkılmadan da restore edilebilir. Ana hatlarıyla kampüs A’dan Z’ye değişmiş olacak. Önemli olan 3 ana binanın yapılması ve dersliklerin yenilenmesi ilk etapta. Simülatörleri de yenilediğimiz takdirde eğitim altyapımızı büyük ölçüde ileri taşımış olacağız.

We did it with a model like that; an international certificate requirement introduced to the engineers serving the lifeboats on board by IMO. They need to be trained and certified for that. You can get it at stations with certain equipment. That exists in certain places, for example in Denmark, and it is very costly. Delmar also took their place in Yalova to establish its own station and receive training authorization. Now they will build that facility and donate it to us. They will also use it in their own training. On the other hand, we will be able to use

it in students' classes and courses. It will be an extremely beneficial project in which the university will gain an important facility.

On the other hand, our carpet pitch, which was built to increase the social activities of the students, is finished. That place was personally financed by our alumni Ufuk Teker and Çağlar Coşkunsu, and contributed to our Faculty through donations.

There was also a kindergarten at the entrance of the faculty and it had been empty for 3-4 years. We transferred the kindergarten to the Ministry of National Education, its ownership will remain at İTÜ. The name of the school was Little Sailors' Kindergarten. Registration priority will be at our staff.

- We heard about Uzmar Maritime and İTÜ Maritime Faculty named ntogether many times recently. Could you tell us about Uzmar's recent works within the school and its campus renovation project?

- Our dining hall and laboratory building, named after Captain Altay Altuğ, built by Uzmar, was opened last year. Now, an initiative has been kickstarted under the leadership of Uzmar. A master plan of the Faculty was drawn up. Those are not random buildings, but a complementary project has been created for buildings that will meet the need for the next 40-50 years. That plan came out last year. It is the motto of the Altuğ Family; "Let those who love their school come after us". Of course, it is not an easy thing to do all the buildings at the same time. But even the architecture itself is a big job. The architectural office that Uzmar works together, has prepared the general architectural master plan of the Faculty. Accordingly, our old boarding house was demolished. Uzmar undertook the demolition work, which also had a serious cost. Three buildings are foreseen there. Uzmar will build Block A of these buildings. There will be laboratories, lecture halls and classrooms in Blocks A and B. The building of Block B will be undertaken by a consortium consisting of the leading organizations of the maritime community. C Block, on the other hand, will be a social building befitting the students of our faculty. The building will have a canteen, meeting room, library and study areas. That building will be built by a 1985 graduate Tayfun Günerhan, the owner of Densay Shipping. The building will be named as 'Tayfun Günerhan' with the decision of the İTÜ Senate. We

'The campus will change from A to Z in its essentials'

– ÖZCAN ARSLAN

can say that the maritime community supports the Faculty. There is great support not only from the graduates but also from the maritime community and the industry. There is a plan to build a maritime museum at the entrance of the Faculty, together with Tuzla Municipality. With the wooded part open, the rest closed. It was planned so that citizens could enter the museum without entering the school from the outside. It's still in the drawing phase. It was also planned to renew the stands, but that was left for a little later. The seats in the ceremony area at the school had not changed for years, we changed them with the support of the industry. We had the shades scraped and painted. When the 3 pieces of buildings planned in the first stage are finished, the other classrooms will be demolished, as our need for classrooms will disappear. A small building will be built there to accommodate machine workshops and technical workshops. Renovation is also considered for Dean's building, but if there is no problem in terms of seismicity, the Dean's building can be restored without demolition. In general, the campus will be changed from A to Z. The important thing is the construction of 3 main buildings and the renovation of classrooms in the first place. If we also renew the simulators, we will have moved our education infrastructure forward to a great extent.

'Maritime is a profession that educates citizens around the world'

– ÖZCAN ARSLAN

'Fakülte yurdumuzda isteyen öğrencimiz yer bulabiliyor'

– ÖZCAN ARSLAN

- Binaların inşasına ne zaman başlanacak? Toplam kaç derslik olacak?

- Binaların inşasında ise hedef 2 ay içerisinde başlamak. Proje sözleşmeleri, bağışçılar tarafından imza aşamasında. Toplamda A ve B blokta 30'un üzerinde derslik artı bir amfi 2 tane bilgisayarlı sınıf, birkaç tane hoca odası ve toplantı odası olacak. Şu an 11-12 dersliğimiz var. Tüm derslik ihtiyacı fazlası ile karşılanacak. Sosyal binada ise alt kısım kantin üzeri kütüphane ve teraslı ders çalışma odaları olacak.

Derslikler ve sosyal alan bitince makine atölyesi makine laboratuvarlarının olacağı tek bir bina olacak. Bu arada yeşil alan azalmayacak, aksine artacak. Tabii sınıfları donatmak da ciddi maliyetler gerektirecek. Sınıfların donatımını yapanların isimlerini sınıflara yazmak gibi düşüncelerimiz var. Sınıfın sırası, masası, akıllı tahtası, bilgisayarı ve projektörü gibi elementleri maliyete vurduğunuz zaman tek sınıf maliyeti bile epey yüksek olacaktır. Bu ve önceki binalarda desteği olan her ismi, genç kuşaklara örnek olmak ve vefa gereği en güzel şekilde yaşatacağız.

- Tüm bu yönetimsel uğraşlar arasında bilimsel çalışmalara zaman ayırabiliyor musunuz?

- Tabii ki. Örneğin geçen hafta proje toplantısı yaptık. Şimdi başka devam eden projelerin toplantılarına katılıyorum. Aslında web sitemizde yayınlanan ve 3 ayda bir bülten hazırlıyoruz. Orada o 3 aylık dilimde hangi akademik çalışmalar yapıldığı hangi projelerin devam ettiği gibi bilgi ve haberler yer alıyor. 10-15 sayfalık bu bültenlerle bir nevi paydaşlarımıza hesap veriyoruz. Şu anda yeni bir AB projesine başvurduk, çıkar mı çıkmaz mı göreceğiz. Avrupa Birliği araştırma projesi olarak Türkiye'de yapılan denizcilikle ilgili 2 tane araştırma projesi yaptık. Bu projelerde ciddi deneysel çalışmalar ve araştırmalar yapıldı. Yeni projelere de hazırlanıyoruz. Ayrıca bizim Erasmus+ dediğimiz diğer eğitim projelerimiz de var. Bir tanesi geçen sene bitti. Bir tanesi Türk Boğazları ile ilgili ve devam ediyor, onu İTÜ Türk Boğazları Denizcilik Uygulama ve Araştırma Merkezi (İTÜBOA) olarak biz yürütüyoruz. Bu projenin koordinatörü biziz. 7 partneri var toplamda 4 ülkeden. Türk Boğazlarıyla ilgili bu projede tarihçeden tutun da uluslararası hukuk ve kurallara kadar, geçmiş kazalardan akıntılara ve rüzgarlara detaylı konu başlıklarını ve eğitim içeriklerini belirledik ve sunumlarını çıkardık. Onu da bir eğitim haline getireceğiz. Web sitesine giren ücretsiz olarak eğitimini alacak sınavını olacak, sistem de katılım sertifikası verecek. Türk Boğazları ile ilgili farkındalık eğitimi gibi düşünülebilir. Bu eğitimler hem Türk Boğazları'nı kullanan gemilere yönelik hem de yerel denizcilere, küçük teknelere, denizcilere ve merak edenlere de yönelik. Bu proje de 6 ay sonra kadar bitecek, biterken de konferansını yapacağız. Bu projeden bir rehber dahi faydalanabilecek. Bu süreçte

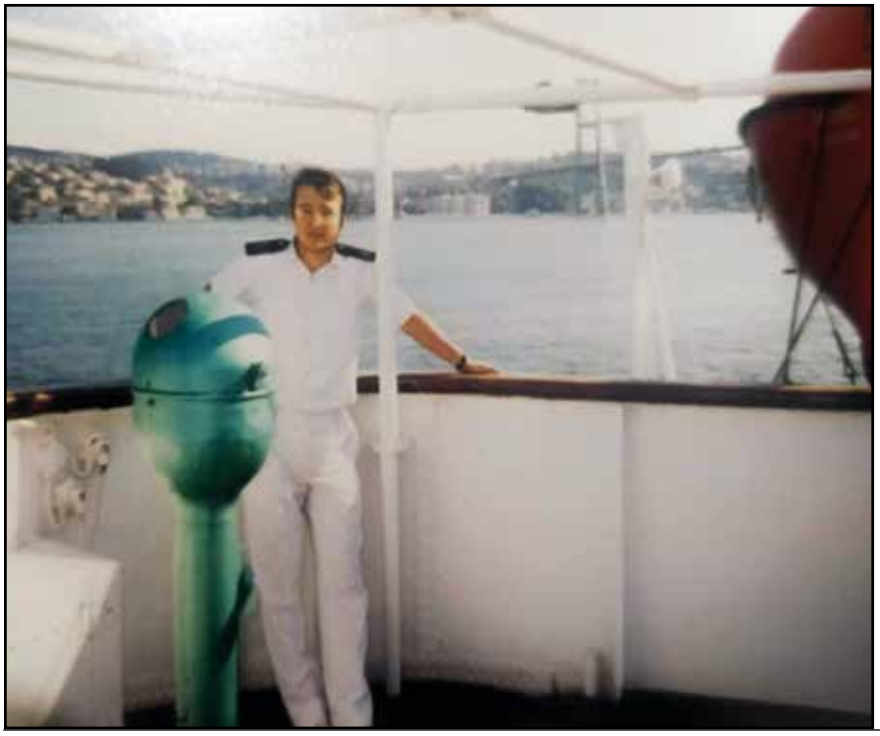
- When will the construction of the buildings begin? How many classrooms will there be in total?

- In the construction of the buildings, the target is to start within 2 months. Project contracts are at the signing stage by the donors. In total, blocks A and B will have more than 30 classrooms plus an amphitheater, 2 classrooms with computers, several lecturer rooms and meeting rooms. We currently have 11-12 classrooms. All classroom needs and more will be met. In the social building, the lower part will be the library over the canteen and the study rooms with terraces.

When the classrooms and social area are finished, the machine workshop will be a single building with mechanical laboratories. Meanwhile, the green area will not decrease, on the contrary, it will increase. Of course, equipping the classrooms will also require serious costs. We have thoughts of writing the names of those who equip the classrooms. The cost of even a single class will be quite high when you hit the cost of elements such as the desks, smart board, computer and a projector of the class. We will keep alive every name that has been supported that and previous buildings, in the best way to set an example for the younger generations and as a part of loyalty.

- Among all those managerial pursuits, can you spare time for scientific studies?

- Of course. For example, we had a project meeting last week. I now attend meetings of other ongoing projects. In fact, we prepare a newsletter every 3 months, which is published on our website. It contains information and news such as which academic studies were carried out and which projects were ongoing in that 3-month period. In a way, we are accountable to our stakeholders with these 10-15 page bulletins. We have applied for a new EU project right now, we will see if it comes out or not. As a European Union research project, we carried out 2 research projects related to maritime in Turkey. Serious experimental studies and research were carried out in those projects. We are also preparing for new projects. We also have other educational projects that we call Erasmus+. One was finished last year. One of them is related to the Turkish Straits and it continues, we run it as İTÜ Turkish Straits Maritime Application and Research Center (İTÜBOA). We are the coordinator of this project. It has 7 partners from 4 countries in total. In that project related to the Turkish Straits, we have determined detailed topics and training contents, from past accidents to currents and winds, from history to international law and rules, and we have prepared their presentations. We will turn it into an education. Whoever enters the website will take the exam for free, and the system will give a certificate of participation. It can be thought of as awareness training about the Turkish Straits. Those trainings are for both ships using the Turkish Straits and also for local sailors, small boats, sailors and those who are curious. That project will be finished in 6 months and we will hold the conference when it is finished. Even a guide can benefit from this project. In that process, we also benefited from pilots and experts.



'Any student can find a place in our Faculty dormitory'

– ÖZCAN ARSLAN

- What do you think about the lack of educators in maritime? Are there any educators currently training within your University?

- We are trying to increase the number of trainers in a sustainable way. Currently, 5 of our research assistants are abroad. 3 in England and one in Portugal. We have some of our assistants sent abroad with TÜBİTAK scholarships. We are currently receiving more support than ever from the Chamber of Shipping. DTO supported our three research assistants in their travels abroad. As long as there is effort, support is given by the DTO.

The biggest shortcoming of the maritime field is the educator. Although there are many schools. Because working at sea is preferred for economic reasons. Even we suffer from that problem. I know that other schools have much bigger problems. Because this job is something that needs teachers. Our teachers from our sector also come to our lessons, many teachers have been trained. Our assistants are academically advanced young people with maritime experience. So at this point we will become more permanent.

kılavuz kaptanlardan ve uzmanlardan da faydalandık.

- Denizcilikte eğitimci eksiği konusunda neler düşünüyorsunuz? Şu anda üniversiteniz bünyesinde yetişmekte olan eğitimciler var mı?

- Eğitimci sayısını sürdürülebilir bir şekilde artırmaya çalışıyoruz. Şu an 5 araştırma görevlimiz yurt dışında. 3'ü İngiltere'de biri Portekiz'de. Asistanlarımızdan TÜBİTAK bursu ile yurtdışına gönderdiklerimiz var. Şu anda Deniz Ticaret Odası'ndan da her zamankinden daha fazla destek görüyoruz. DTO, üç araştırma görevlimize yurt dışına gidişlerinde destek verdi. Çaba olduğu görüldüğü sürece destek veriliyor DTO tarafından.

Denizcilik alanının en büyük eksiği eğitimci. Birçok okul olsa da. Çünkü denizde çalışmak tercih ediliyor ekonomik nedenlerle. Biz bile bu sorundan muzdaribiz. Başka okulların çok daha büyük sıkıntıları olduğunu ben biliyorum. Çünkü bu iş hoca ile olacak bir şey. Bizim sektörden de hocalarımız dersimize de geliyor, birçok hoca yetişti. Asistanlarımız da akademik anlamda kendini geliştirmiş denizcilik tecrübesi olan gençler. Yani daha sürekli hale geleceğiz bu noktada.

- Öğrencilerin denizciliğe ve fakülteye ilgileri ne durumda?

- Her geçen sene fakültemize artan bir ilgi var. Türkiye'de denizcilik tercih eden öğrencilerin, en yüksek puanlıların tercih ettiği fakülteyiz. Normalde 90 binlere kadar giriş sırası gerilemişti. Son 4 senedir yükseliyor. Yükseliyor derken sıralama azalıyor dolayısıyla puan yükseliyor. Geçen sene Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği 77 bindi, bu sene 63 bin oldu. Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği de 70 binden 61 bine sıçrama yaptı. Biz tanıtım faaliyetlerini de epeyce yaptık, broşürler bastırdık ve dağıttık. İçerisine Osman Hoca'nın mektubu gibi olmasa da okulu tanıtıcı hem veliye hem öğrenciye hitaben yazılar yazdık. Bunu ara tatilde 200'e yakın öğrenci kendi mezun olduğu okula kendi götürdü. Bunun dışında TV programı yaptık. Tanıtımlara erkenden başladık.

Denizciliğe ilgi var çünkü denizcilik hala sorunsuz iş bulunabilen ve dünya çapında uluslararası vatandaş yetiştiren bir meslek. Artık uluslararası önemli firmalar da öğrencilerimizi almak üzere kapımızı çalıyor. Denizci olmak farklı bir şey. Denizci olmak bence gençler için güzel bir fırsat. Bir de deniz sonrası da var. Akademik alan da var uluslararası mecralarda işler de var. Öğrencilerin vizyonu gelişsin diye burada İTÜ DEFAMED tarafından mentorluk ve etüt merkezi açıldı. Geçen sene her hafta alanında uzman bir kişiyi getirdik öğrencilerle söyleşiler yaptılar. Bunların içinde kılavuz kaptanı, brokeri ve sigortacısı da vardı. Bu da öğrencilere vizyon kazandırma amacını güdüyor. Gemiyi A noktasından B noktasına hareket ettirmekle tıkamamak lazım öğrencileri. Evet gemide çalışsınlar, denizci olsunlar. Ama mesleğin diğer alanlarında da mesleğin aranan adamları olmaları lazım. Yabancı dil ve yazılım bilsinler.

- Yabancı dil demişken, İngilizce eğitimi ne durumda?

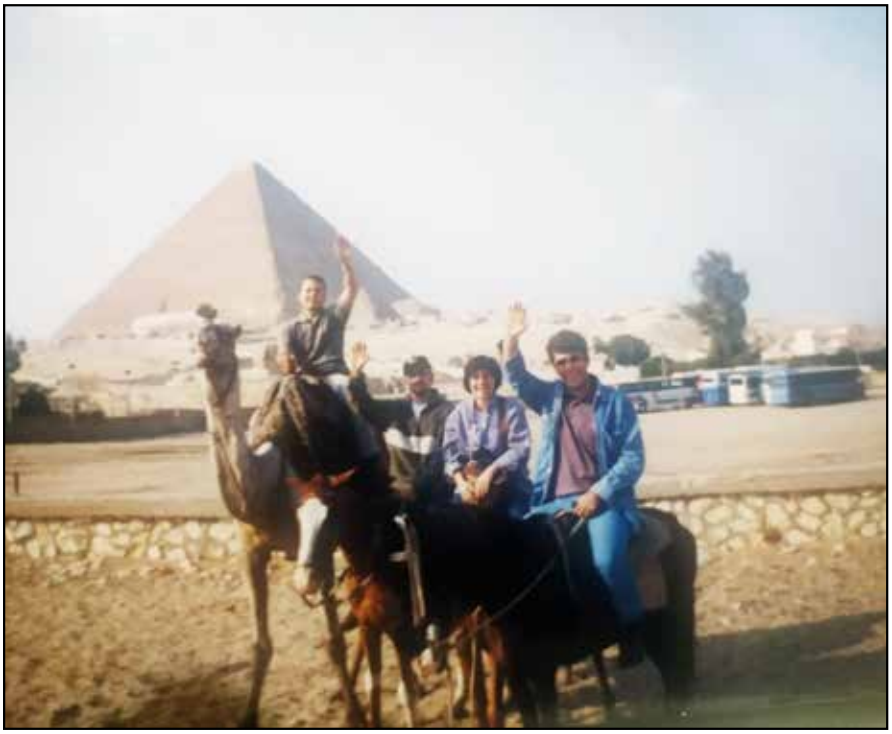
- How is the interest of the students in maritime and Faculty?

- There is an increasing interest in our Faculty every year. We are the faculty preferred by the students who prefer maritime in Turkey with the highest scores. Normally, the entry queue had regressed to 90 thousand. It has been rising for the last 4 years. When we say rising, the ranking decreases, so the score increases. Last year, maritime transportation management engineering was 77 thousand, this year it became 63 thousand. Marine engineering also made the leap from 70,000 to 61,000. We also did a lot of promotional activities, printed and distributed brochures. Although it was not like Osman Sağ's letter, we wrote introductory texts for both parents and students. Nearly 200 students took that to their schools that they graduated from during the break. Apart from that, we made a TV program. We started the promotions early.

There is an interest in maritime because maritime is still a profession where jobs can be found smoothly and that makes them international citizens around the world. Now, important international companies are knocking on our door to accept our students. Being a sailor is something different. I think being a sailor is a good opportunity for young people. There is also after the sea. There is an academic field, and there are also jobs in international channels. A mentoring and study center was opened by İTÜ DEFAMED in order to develop the vision of the students. Last year, we brought a person who is an expert in his field every week and they had interviews with the students. Among them there were the pilot captains, brokers and insurers. That aims to give students a vision. Students should not be blocked by only being taught moving the ship from point A to point B. Yes, let them work on the ship and be sailors. But in other areas of the profession, they must be sought-after men of the profession. Let them know foreign languages and software.

- While speaking about foreign languages, what about English language education?

- Currently, foreign language preparation is given for 1 year in Maslak. Then they come here. I notice that their English is improving day by day. Those who come to school, of course, know better English. We both provide good training in preparation class and also now students live an interactive life in English thanks to movies, TV series and games.



- Şu anda yabancı dil hazırlığı Maslak'ta 1 sene veriliyor. Sonrasında buraya geliyorlar. İngilizcelerinin günden güne iyileştiğini ben fark ediyorum. Okula gelenler de tabii daha iyi İngilizce bilerek geliyorlar. Hem hazırlıkta iyi eğitim veriyoruz hem de artık çocuklar filmler, diziler ve oyunlar sayesinde interaktif bir hayat yaşıyorlar İngilizce konusunda.

- Fakültede yurt doluluğu ne durumda?

- Fakülte yatılı değil ancak okulun içerisinde yurt var. Yatılı kalmak zorunlu değil. İsteyen herkes hemen hemen yurtta yer bulabiliyor. Şu anda yurdun 600'e yakın kapasitesi var. Talep eden herkese yurt çıktı bu sene. Normalde yurt odaları 4'er kişilik ve normal kapasitesi 618 olması lazım. Tabii artık 4 kişilik oda dar geliyor. Çocuklar başta 3'erli olarak yerleştirildi. Sonrasında ilave talep gelince 3 kişilik odalar 4'e yükseltildi. Şu anda 540 civarı öğrenci yurtta kalıyor. Burayı yazmak isteyen öğrenciler için de büyük avantaj oluyor.

- Öğrencilere neler tavsiye edersiniz, bu okulu kimler tercih etmeli?

- Gemide çalışırım ve denizci olurum diyen, zorluklarla mücadele etmeye açık çocukların tercih etmesi gerekir. Ben yaparım diyen, azimli olan ve yeni bir şeylere varım diyenler tercih etmeli. Psikolojik olarak güçlü, çevresindeki insanlardan bağımsız olabilmeli bu mesleği seçecek öğrenciler. Çünkü rahata alışkın kişi için fazlasıyla disiplin gerekiyor ve gemide çalışmak kolay bir iş değil.

Diğer yandan çocuklara her zaman verdiğim tavsiyeler arasında uzun vadeli düşünme konusu var. Küçük hesap yapmasınlar. Dar kalıplara sığmasınlar. Diğer yandan alanımızdaki hiyerarşiye rağmen her zaman sorgulayın diyorum. Yanlış bulduğunuz şeyi düzeltmek için çaba sarf edin. Siz bugünün değil geleceğin denizcisi olacaksınız.

- Kadın denizcilerin sayısı sektörde çoğalıyor. Bu konuda ne düşünüyor ve ne öneriyorsunuz?

- Ben şahsen destekliyorum ve takdir ediyorum. Denizcilik için daha çok erkek mesleği olduğu görüşü vardı fiziki güç gerektirdiği için. Şimdi teknolojinin de gelişmesiyle dayanıklılık ve süreklilik gerektiren bir mesleğe dönüştü ki bence kadınlar bu konuda daha iyi. Anlık güç gerektiren meselelerde kadınlar daha zayıf olsa da uzun süreli dayanıklılık gerektiren işlerde kadınlar daha önde bence.

Diğer yandan sektörde birçok burs ve teşvikler var bu konuda. Örneğin Koç Vakfı'nın Kadın Denizciler Burs Programı kadın denizciler için burs vermek üzere harekete geçti, bu da duyurmaktan memnun olduğumuz gelişmeler arasında. 10 kız öğrenciye 4 sene boyunca burs verecekler buna ek olarak kısa uzun stajlarını tamamlayacaklar. Burs başvuruları kabul edilen kişiler DİTAŞ gemilerinde staj yapma fırsatı da bulacak.

- Bu işlerin dışında hobilerinizden ve uğraşlarınızdan bahseder misiniz?

- Para koleksiyonum var. Osmanlı'nın son zamanlarından bu zamana metal paraların koleksiyonunu yapıyorum. Kağıt paralarım da var ama o kadar iddialı değilim. Diğer yandan oğlumun farklı koleksiyonları var. Birlikte antika pazarlarını gezmeyi seviyoruz. Bu hafta Kadıköy'de kurulan bir antika pazarına gittik. Oradan eski dergiler, plaklar ve bozuk paralar aldık. Tarihe de merakım var. Fırsat buldukça okumaya çalışıyorum.

- Oğlunuzun da denizci olmasını ister misiniz?

- Oğlum henüz 13 yaşında. Ben onun denizci olmasını isterim tabii ki de onun sanatçı yönü daha fazla. Bilim Sanat Merkezi'ne gidiyor ve resimler yapıyor. O tarafa yöneleceğini düşünüyorum. Şu ana kadar denizciliğe bir ilgi göstermedi. Umarım zaman içinde ilgi gösterir.

- Hocam vakit ayırdınız teşekkür ederiz. Son olarak sizin de yayın kurulunda olduğunuz SeaNews Dergisi hakkında görüş ve önerilerinizi alabilir miyiz?

- SeaNews Dergisi, benim de düzenli olarak takip ettiğim, sektörün nabzını tutan çok başarılı ve seviyeli bir dergi. Hem Türkçe ve hem de İngilizce olması, Türk denizciliğinin yabancı paydaşlarca da takip edilmesinde rol oynuyor. Seanews Dergisi'ni hazırlayan çok değerli ekibe teşekkürlerimi sunarım.

-SeaNews: Özcan Hocam, bu güzel röportaj için çok teşekkür ederiz. ■

- How is the dormitory occupancy at the Faculty?

- The Faculty is not boarding, but there is a dormitory in the school. Boarding is not mandatory. Almost everyone can find a place in the dormitory. Currently, the dormitory capacity is close to 600. This year, a dormitory was opened to everyone who requested it. Normally, dormitory rooms should be for 4 people and the normal capacity should be 618. Of course, a 4-person room is now narrow. students were initially placed in groups of 3. Later, when additional demand came, the 3-person rooms were increased to 4. Currently, around 540 students live in the dormitory. It is also a great advantage for students who want to study here.

- What would you recommend to students, who should choose this Faculty?

- The students who say, "I can work on a ship and become a sailor. This department should be preferred by students who are open to struggling with difficulties. Those who say they can do it, who are determined and who say they are ready for something new, should prefer it. Students who choose this profession should be psychologically strong and independent from the people around them. Because for the people who are accustomed to comfort, it requires a lot of discipline and working on a ship is not an easy task.

On the other hand, among the advice I always give to students, is the issue of long-term thinking. Do not make small calculations. Do not fit into narrow molds. On the other hand, despite the hierarchy in our field, I always ask them to inquire. Make an effort to correct what you see wrong. You will be the sailor of the future, not of the present.

- The share of women seafarers are increasing in the industry. What do you think and what do you recommend?

- I personally support and appreciate it. There was a view that maritime was more of a male occupation because it required physical strength. Now, with the development of technology, it has turned into a profession that requires endurance and continuity, and I think women are better at this. Although women are weaker in matters that require instant strength, women are ahead in tasks that require long-term endurance.

On the other hand, there are many scholarships and incentives in the sector. For example, the Koç Foundation's Women Seafarers Scholarship Program has taken action to provide scholarships to women seafarers, which is among the developments we are pleased to announce. They will give scholarships to 10 female students for 4 years and in addition to this, they will complete their short and long internships. Those whose scholarship applications are accepted will also have the opportunity to do internships on DİTAŞ ships.

- Can you tell us about your hobbies and interests apart from those works?

- I have a coin collection. I have been collecting metal coins from the last days of the Ottoman Empire to this time. I also have paper money, but I'm not that ambitious. On the other hand, my son has different collections. We like to visit antique markets together. This week we went to an antique market in Kadıköy. We bought old magazines, records and coins from there. I am also interested in history. I try to read whenever I can.

- Do you want your son to be a seafarer too?

- My son is only 13 years old. I would like him to be a seafarer, of course, but he has more of an artistic side. He goes to the Science and Art Center and he paints. I think he will head that way. So far, he has not shown any interest in maritime. I hope he will show interest in time.

- Thank you for your time, sir. Finally, can we get your opinions and suggestions about SeaNews Magazine, of which you are also on the editorial board?

- SeaNews Magazine is a very successful and high-level magazine that I follow regularly and takes the pulse of the industry. The fact that it is both Turkish and English plays a role in the follow-up of Turkish maritime business by foreign stakeholders. I would like to thank the very valuable team who prepared the Seanews Magazine.

- SeaNews: Thank you very much Mr. Arslan. ■

Müh. Kapt. Refik Akdoğan

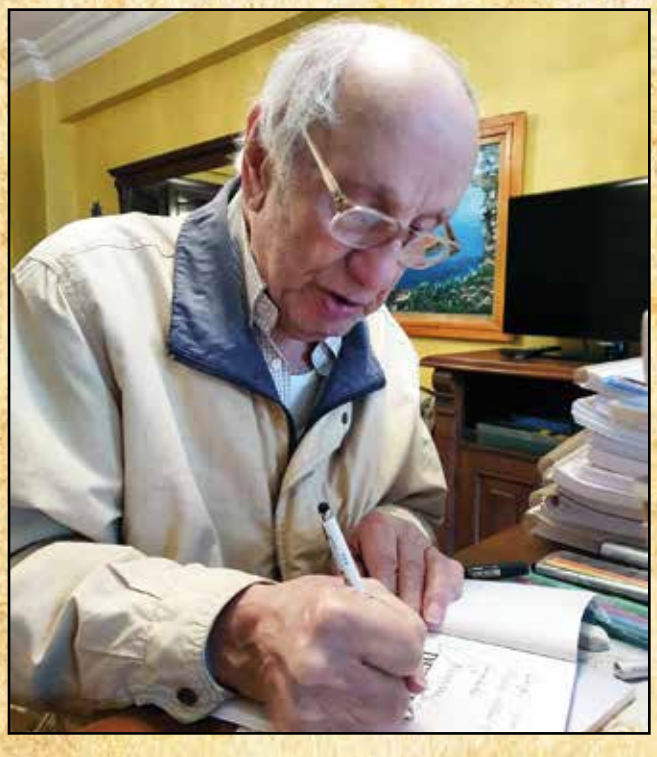
GEÇMİŞ ZAMAN OLUR Kİ...

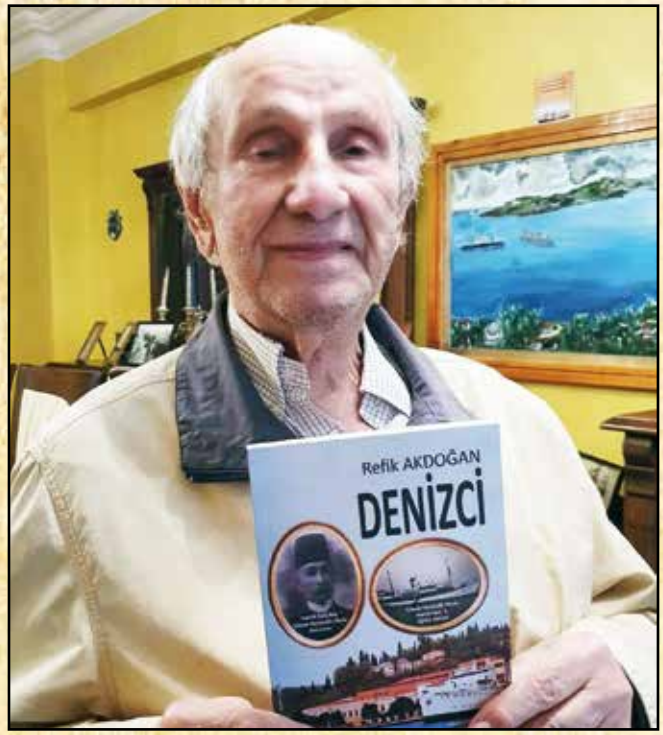
Denizci

Müh. Kapt. Refik Akdoğan'ın 'Denizci' isimli yeni kitabı basılarak raflarda yerini aldı. Refik Kaptan ile yeni yazdığı kitabının içeriği hakkında yaptığımız kısa sohbeti SeaNews okuyucularıyla paylaşmak isteriz.

-SeaNews: Refik Kaptan, 'Denizci' isimli kitabı yazmak nereden aklınıza geldi? Diğer yandan, kitap hakkında bize neler anlatabilirsiniz?

-Kaptan Refik Akdoğan: Hamit Naci Bey'e her zaman teşekkür etmek istedim. Bize çok güzel bir okul kurdu ve çok güzel bir meslek edinmemize vesile oldu. Mesleğimi anlatmadan önce söylemeliyim ki eğitim hayatım da ilginçtir. Öyle ki 16 yaşında mezun olduğum için hiçbir okul beni almadı ancak bu okul müsaade ettiği için ben denizci oldum. Fakat şimdi yeniden dünyaya gelsem hiç başka okula müracaat etmem, denizci olmak için direkt bu okula girmek isterim. Kurucu ise Hamit Naci Bey… Denize çıktıktan sonra öyle değişik dünyalar, öyle değişik insanlar, kültürler ve medeniyetler gördüm ki, "Tam benim mesleğim, tam yerine girmişim'' dedim. Çünkü hep bunları merak ediyordum.
Bu nedenle de Hamit Naci Bey'e teşekkür etmek hep içimden geçiyordu. Birdenbire aklıma bir kitap yazmak ve bu kitapta bir öğrenciyi okuldan mezun etmek ve onu denize göndermek fikri geldi. Bakalım başına neler gelecek. Okuldan mezun olan bir denizcinin ve başına gelenlerin hikayesi. Sonunu öyle bir bağladım ki, şaşıracaksınız…
Ayrıca ben Hamit Naci Bey'in ruhunun okulda daima dolaştığına inanırım. Okulumu hep ziyaret etmişimdir. Öğretmeni olmadığı zaman bedelsiz öğretmenlik yapmışımdır. Bu şekilde Hamit Naci Bey'e teşekkür etmek istemişimdir. Oraya gittiğim zaman Hamit Naci Bey'in ruhunun benim ruhumla birleştiğini ve beni iyi ettiğini görmüşümdür. Bu psikolojik olarak da iyi geliyor. Bunu bütün arkadaşlarıma söylerim. Sıkıntınız olduğu zaman okula bir gidin,





INEBOLU SHIPYARD

KARAVELİOĞLU GROUP SINCE 1916

INEBOLU SHIPYARD
IS APPROVED
BY RUSSIAN CLASS

www.inebolushipyard.com

Denizci Trabzonsporlular, şampiyonluktan sonraki ilk büyük buluşmasını Başkan Kapt. Ahmet Ağaoğlu'nun katılımı ile gerçekleştirdi.

İMEAK DTO Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk'e hayırlı olsun ziyaretinde bulundu.

The Gateway To The Blacksea
TB
TRANSBOS
www.transbosphor.com.tr

IMO Konseyi'nin 128. oturumuna katılan Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan IMO Genel Sekreteri Kitack Lim ile birlikte.

İTÜ Denizcilik Fakültesi 138. Balık Günü'nden... Müh. Noyan Altuğ ve Müh. Bülend Temur.

Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç ve Yönetim Kurulu Üyesi Murat Er, milli gururumuz TCG Anadolu'nun deniz testleri kapsamında icra edilen seyre katıldı. Seyir, TURKON Holding İcra Kurulu Başkanı Metin Kalkavan'ın ev sahipliğinde gerçekleşti.

Denizci Fenerbahçeliler 25 Kasım 2022 Cuma akşamı Wyndham Grand İstanbul Kalamış Marina Hotel'de bir araya geldi.

Gemi Brokerleri Derneği yemeğinde; Kapt. Erol Büker, Kapt. Saim Oğuzülgen, Kapt. Cahit İstikbal, Müh. Yılmaz Onur, E. Daksar Başkanı Serdar Argıç.

Superyacht Forum 2022'de; Peter Lürssen ve ARES Tersanesi YK Başkanı Kerim Kalafatoğlu.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Deniz Emniyeti Komitesi'nin 106. Dönem Toplantısı için Londra'da bulunan Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri Kitack Lim ile bir görüşme gerçekleştirdi.

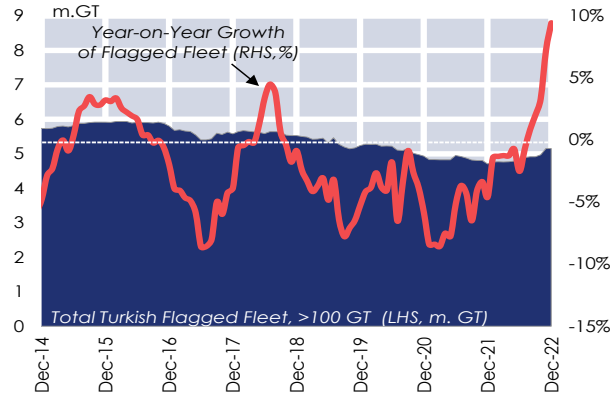
suya yazı yazdık...

Çünkü Dilini Biliyoruz.

ATLANTİK DENİZCİLİK TİC.SAN.A.Ş

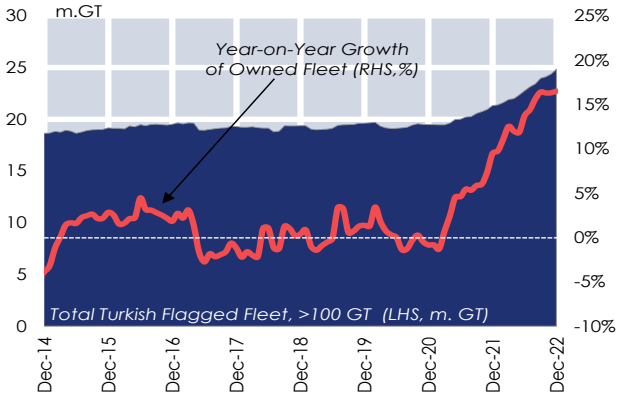
Atlantik Denizcilik
Selenium Plaza
Hakkı Yeten Cad. No:10/C Kat:11
BEŞİKTAŞ 34349 İSTANBUL
Tel: +90 212 288 50 31
www.atlantikdnz.com

Turkish Flagged Fleet Development



Source: Clarksons Research, World Fleet Register

Turkish Owned Fleet Development



Source: Clarksons Research, World Fleet Register

Flag State Fleets*

		Million GT, end					Ara.22		
		2017	2018	2019	2020	2021	No.	m.GT	$bn
1	Panama	223,5	219,3	218,6	227,1	230,5	8.203	238,3	166,2
2	Liberia	138,5	153,9	171,8	185,4	207,8	4.756	230,9	150,4
3	Marshall Is.	134,2	153,2	161,3	168,2	177,9	4.163	184,2	141,2
4	Hong Kong	107,7	125,1	127,4	129,8	131,3	2.566	127,7	83,4
5	Singapore	83,3	86,8	92,9	91,0	89,0	3.210	91,4	80,0
32	Turkey	5,7	5,6	5,5	5,2	4,8	1.157	5,2	5,5
WORLD TOTAL		**1.263,1**	**1.347,7**	**1.401,6**	**1.441,6**	**1.488,1**	**104.465**	**1.531,8**	**1.315,5**

Owned Fleets by Nationality*

		Million GT, end					Ara.22		
		2017	2018	2019	2020	2021	No.	m.GT	$bn
1	Greece	215,7	222,5	231,9	238,1	247,0	5.875	250,7	160,3
2	China P.R.	160,8	183,2	197,0	206,6	225,2	11.821	236,7	170,8
3	Japan	165,2	168,2	174,9	179,9	178,3	8.924	178,4	151,8
4	South Korea	77,4	72,2	69,0	66,2	62,0	2.988	66,1	47,1
5	United States	59,2	61,2	63,3	65,8	63,4	4.998	65,8	124,6
14	Turkey	19,2	19,4	19,7	19,5	21,4	2.568	24,9	16,2
WORLD TOTAL		**1.263,1**	**1.347,7**	**1.401,6**	**1.441,6**	**1.488,1**	**104.465**	**1.531,8**	**1.315,5**

Top 5 Turkish Shipyards (by Orderbook)*

Shipyard	No.	GT
Cemre Shipyard	9	89.600
Sedef Gemi (Tuzla)	2	83.824
Tersan Shipyard	6	38.000
Icdas Shipyard	6	23.952
Sefine Shipyard	3	23.246
Other	*134*	*104.045*
Total	**160**	**362.667**

Top 5 Turkish Shipyards (by 2021 Deliveries)*

Shipyard	No.	GT
Tersan Shipyard	3	23.233
Gisan Shipyard	2	12.521
Sedef Gemi End.	1	10.797
Uzmar	14	10.369
Cemre Shipyard	2	9.704
Other	*55*	*68.480*
Total	**77**	**135.104**

Top 10 Turkish Owner Groups*

Owner	Fleet No.	m.GT
Yasa Shipping	40	1,8
Ciner Denizcilik	26	1,3
Beks Shipmanagement	26	1,3
Densay Group	34	1,2
Karadeniz Holding	39	1,0
Arkas Shipping	55	1,0
Kiran Holding	16	0,6
Ince Denizcilik	16	0,6
Marinsa Denizcilik	14	0,5
Aktif Denizcilik	8	0,5
Other	*2.294*	*15,2*
Total	**2.568**	**24,9**

Turkish Owned Fleet by Shiptype

Shiptype	Fleet No.	m.GT
Bulkcarriers	416	12,3
Tanker	449	5,4
Containerships	93	1,6
General Cargo	541	1,5
Offshore	55	0,6
Cruise/Passenger	285	0,4
Ro-Ro	36	0,3
Gas Carriers	23	0,5
PCC	1	0,0
Reefer	23	0,0
Misc.	*646*	*2,3*
Total	**2.568**	**24,9**

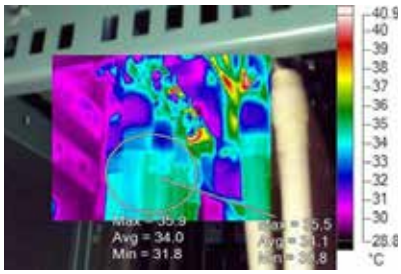
Source: Clarksons Research, World Fleet Register

** Veriler, Clarkson Research tarafından SeaNews Türkiye için özel olarak hazırlanmaktadır.*
** Data provided for SeaNews Türkiye by Clarkson Research. Clarkson Research is part of the Clarksons Group, the world's largest shipbroking and integrated shipping services provider.*

Clarksons Research

TERASAKI

GEMİNİZİN ŞALTER BAKIMLARINI YAPTIRDINIZ MI?



Terasaki Türkiye olarak siz değerli müşterilerimizin tüm elektriksel bakım, servis ve kalibrasyon hizmet taleplerini kaliteli, çözüm odaklı, hızlı ve güvenilir şekilde karşılamaktayız.

-Gemilerinizde mevcut ACB'lerin düzenli kontrollerinin yapılması ve zamanla aşınan bileşenlerinin değiştirilerek ömürlerinin uzatılması.
-Gemilerinizin seyri sırasında oluşan vibrasyonlar sebebiyle panolarda mevcut bağlantıların gevşemesinden dolayı oluşacak yangınların veya arızaların önlenmesi için termal kamera ile kontrollerinin yapılması.
-Panolar üzerinde mevcut elektriksel göstergelerin kullanım kaynaklı sapmalar yaşanmasından dolayı yıllık periyotlarla yetkili laboratuvarlar tarafından kalibrasyonlarının yapılması.
-Panolarınızın içinde biriken tozlardan dolayı oluşacak yangınları önlemek için genel temizliğinin yapılması.

İLKFER Grup

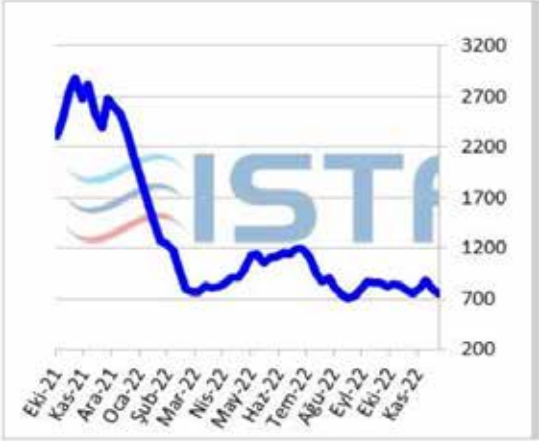
İLKFER DENİZCİLİK SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.
Batı Sahil Yolu Cad. Deniz Sok. No: 38 34903 Güzelyalı – Pendik / İSTANBUL
Tel. : (0216) 493 09 62 (Pbx) Fax: (0 216) 493 09 69
URL : www.ilkfer.com.tr
E-mail : terasaki@uniservice.com.tr
uniservice@uniservice.com.tr

ISTFIX

KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks, bu hafta yüzde 3 düşüş kaydetti. Endeks 790 puandan 763 puana geriledi fakat tüm bölgelerde gemi yakıt fiyatları da yüzde 10 gerilemiş durumda. Geçen haftanın sert düşüşünden sonra bu hafta düşüş daha yavaş gözükse de gemi yakıt fiyatlarındaki düşüşü de hesaba katarsak reel anlamda ciddi bir kayıp söz konusu.

ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

- Standart & Poor's (S&P) Global Euro Bölgesi İmalat Satın Alma Yöneticileri Endeksi (PMI) kasım ayında 47,1 puan ile son 2 ayın en yüksek seviyesine ulaştı. Fransa ve Almanya sırasıyla 48,3 ve 46,2 puanla önceki aylara göre hafif bir artış gösterirken, Hollanda 46,0 puanla 29 ayın en düşük seviyesini kaydetti. 50 puanın üzeri artışa, altı ise daralmaya işaret etmekte.
- İstanbul Sanayi Odası Türkiye İmalat PMI Endeksi, ekim ayındaki 46,4'ten sonra kasım ayında 45,7 puan kaydederek art arda dokuzuncu ayda 50 puanın altında ölçüldü.
- Çin Caixin/S&P Küresel İmalat Satın Alma Yöneticileri Endeksi (PMI), ekim ayındaki 49,2'den sonra hafif bir artışla kasım ayında 49,4 olarak kaydedildi. Üretim sıkı Covid-19 kapanmaları nedeni ile daralırken, PMI üst üste dördüncü ay 50 puanın altında kalmış oldu.
- Avrupa Merkez Bankası politika yapıcılarından Constantinos Herodotou, faiz oranlarının yeniden yükseleceğini ancak nötr oranlara çok yakın olduklarını söyledi.

Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları G7 ülkelerinin Rus petrolüne koyduğu fiyat sınırlamasıyla beraber geçen haftaki kazançlarını geri verdi. Batı Teksas tipi hampetrol geçen haftaki 80 dolar/varilden 71 dolar/varile Brent ise 10 dolar/varillik düşüşle 85-86 dolar/varilden 76 dolar/varile geriledi.
- Avrupa Komisyonu, gübre üretiminin yüzde 50 kapasitede çalıştığı Avrupa Birliği ülkelerine yönelik, gübre arzını artırmak ve fiyatları düşürmek için üreticilere doğal gaz ayrıcalıkları, mali yardımlar ve uluslararası ticarette kolaylıklar sağlayan paketler açıkladı.
- Avrupa ile yaşanan gerginliğe rağmen Rusya'nın Baltık limanları, 79,7 milyon tonu kuru dökme yük ve 123,9 milyon tonu sıvı dökme yük olmak üzere yıllık sadece yüzde 2,3 düşüşle toplam 203,6 milyon ton kargo elleçledi. Azak-Karadeniz limanları faaliyeti ise yüzde 0,2 artarak 214,3 milyon tona yükselirken, bunların 97,3 milyon tonu dökme kuru yük ve 117 milyon tonu sıvı dökme yük oldu.
- Türkiye Toprak Mahsulleri Ofisi (TMO) 495.000 tonluk yemlik arpa alımı için ihale açtı. İhalenin 210.000 tonunun ocak ayında teslim alınması beklenirken, 285.000 tonunun ise şubat ayında teslimi bekleniyor
- Rus Tarım Bakanlığı'na göre ülke, 155 milyon ton tahıl hasadı yaparak yeni bir rekor kırarken, hasadın 105,2 milyon tonu buğday, 24,5 milyon tonu arpa ve 10,2 milyon tonu ise mısır olarak kaydedildi.
- Bu arada Ukrayna geçen sezona göre yüzde 32 düşüşle 16,2 milyon ton tahıl ihraç ederken, mısır ihracatı ise geçen sezona göre yüzde 86 artışla 8,55 milyon tona ulaştı.

S&P ve Hurda

Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı.

Navlunlar/Freight

ISTFIX

FREIGHT MARKET
REVIEW FOR COASTAL TRADERS

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight ($/tonne)
2,000	STEEL PRODUCTS	ALIAGA-BRAILA	1000/1000	36.00
2,600	STEEL PRODUCTS	BARTIN-CONSTANTA	1250/1000	21.00
3,000	WRIC	NOVOROSSIYSK-MARMARA	1500/1500	42.00
3,000	WHEAT (45')	VARNA-PATRAS	1500/1500	38.00
3,300	UREA	TUAPSE-KALAMAKI	2000/1500	55.00
5,000	SFM (60')	BOURGAS-BANDIRMA	1500/1500	34.00
5,000	UREA	DAMIETTA-CONSTANTA	2000/1500	35.00
5,000	WHEAT (45')	NOVOROSSIYSK-MARMARA	2000/1000	36.00
5,000	WHEAT (45')	NOVOROSSIYSK-MERSIN	2000/1000	56.00
6,000	SOY	RENI-MARMARA	1500/1500	64.00
6,000	SOY	RENI-EC GREECE	1500/1500	67.00
7,000	STEEL COILS	NOVOROSSIYSK-HAIFA	2000/1000	68.00

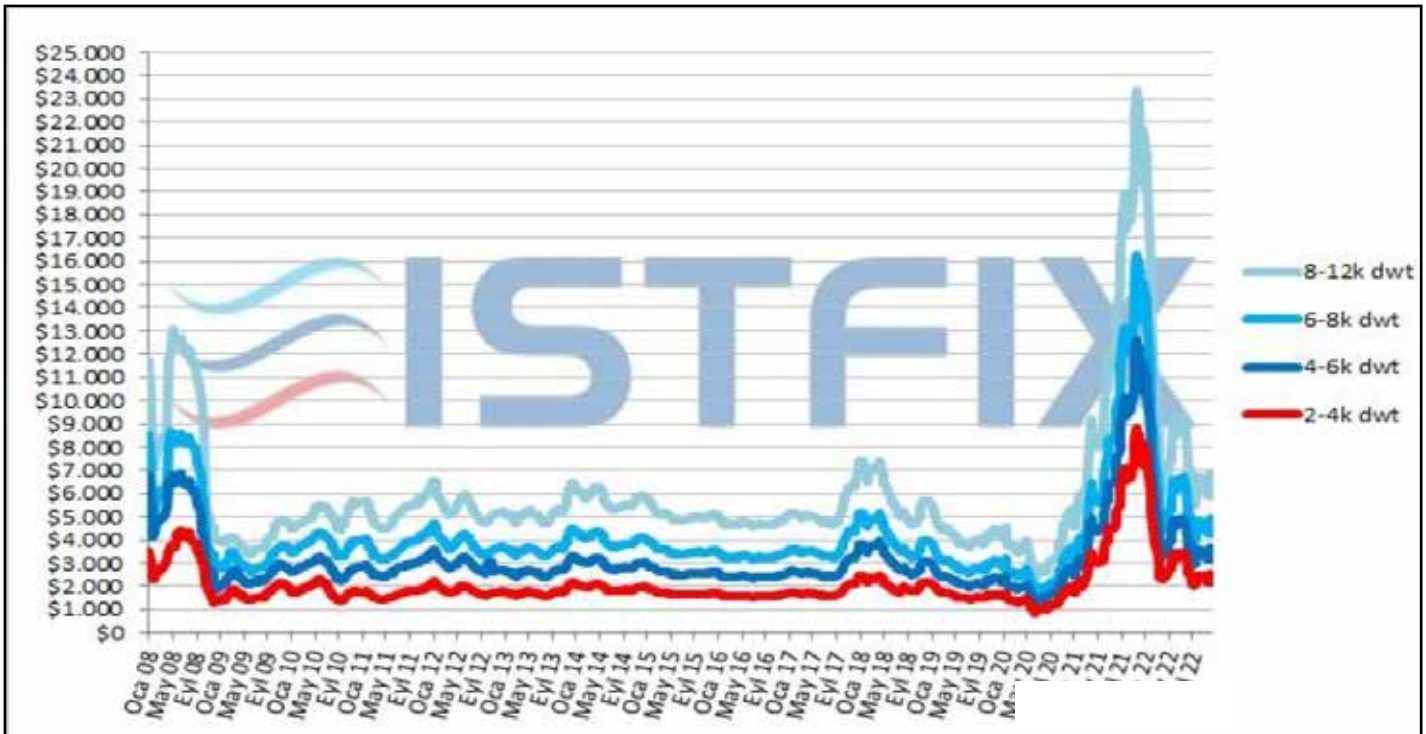
Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profilline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez.
Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için güvenilirdir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2.210	3.160	4.261	5.933
Geçen Hafta	2.288	3.271	4.412	6.143
Geçen Ay	2.207	3.155	4.256	5.925
Geçen Yıl	7.269	10.393	13.456	19.313

YAKIT

	Rotterdam	Gibraltar	Malta	Istanbul
USD / mt	MGO	MGO	MGO	MGO
Bu Hafta	800,50	912,00	907,00	946,50
Geçen Hafta	913,50	1.034,50	1.007,75	1.113,50
Değişim	-12,37%	-11,84%	-10,00%	-15,00%



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

Events Etkinlik

January 2023 Ocak
February 2023 Şubat

Marine Equipment Trade Show
5 - 17 Nov 2022
RAI Amsterdam, Netherlands

TOC Asia
29 - 30 Nov 2022
Marina Bay Sands Singapore, Singapore

CNR Eurasia Boat Show
17 - 24 Dec 2022 A
Istanbul Expo Center (Istanbul Fuar Merkezi),
Bakırköy, Türkiye

Athens Boat Show
07 - 11 Dec 2022
Athens Metropolitan Expo S.A., Athens, Greece

India International Cargo Show
30 Nov - 02 Dec 2022
Jio World Convention Centre, Mumbai, India

International Dive Show-Paris
06 - 09 Jan 2023
Paris Expo Porte de Versailles, Paris, France

Ultimate Fishing Show
12 - 15 Jan 2023
Suburban Collection Showplace, Novi, USA

Excursions
28 Jan 2023
Twickenham Stadium, Twickenham, UK

New York Boat Show
25 - 29 Jan 2023
Jacob K. Javits Convention Center, New York, USA

India Boat&Marine Show
27 - 29 Jan 2023
Marine Drive Ground, Kochi, India

Saudi International Marine Exhibition
12 - 14 Feb 2023
Dhahran Expo, Dammam, Saudi Arabia

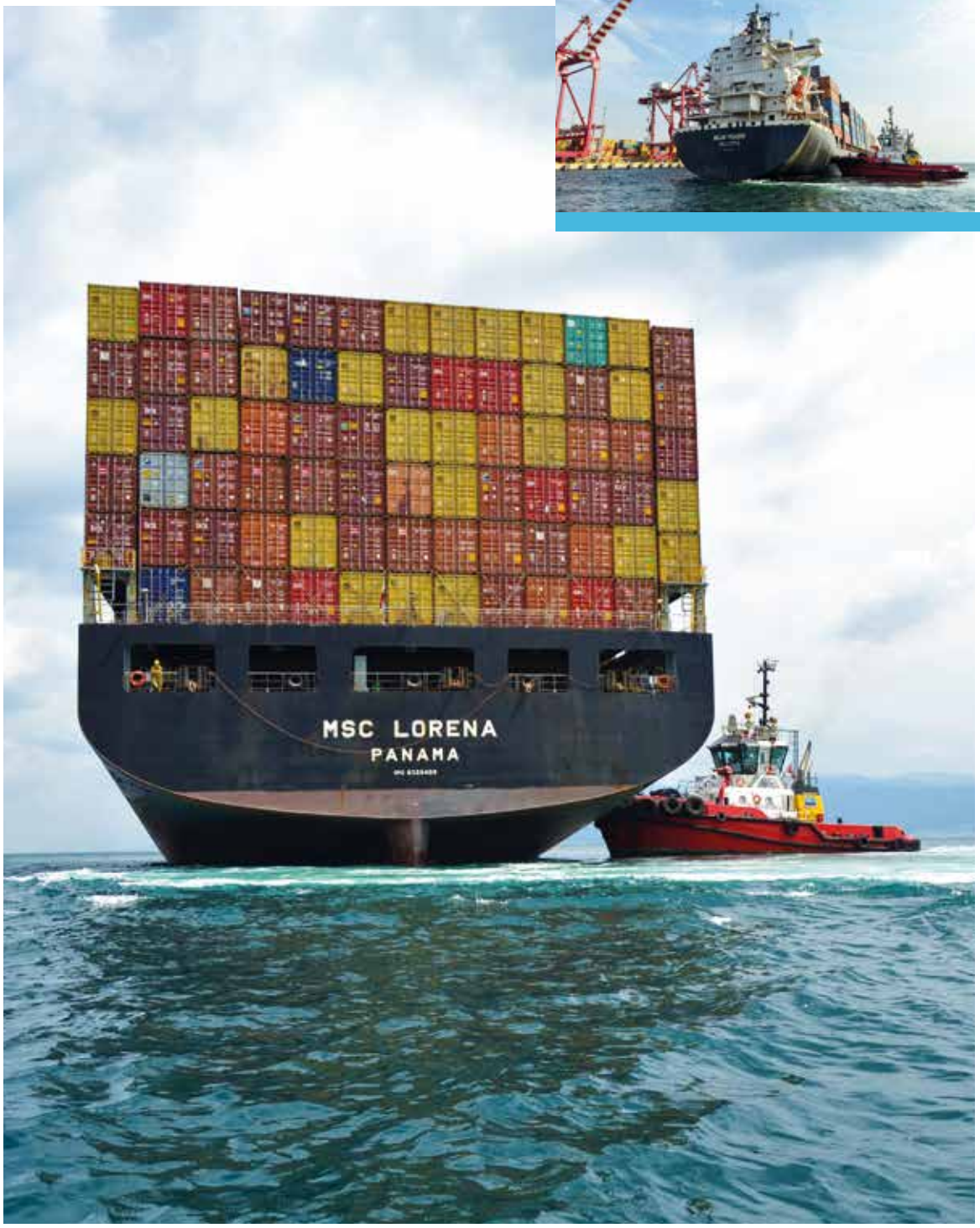
Goteborg Boat Show
04 - 12 Feb 2023
The Swedish Exhibition and Congress Centre, Gothenburg, Sweden

Helsinki International Boat Show
10 - 19 Feb 2023
Messukeskus Helsinki, Helsinki, Finland

Subsea Expo
21 - 23 Feb 2023
P&J Live, Aberdeen, UK

Korea International Boat Show
03 - 05 Mar 2023
KINTEX Exhibition Center 1, Goyang-si, South Korea

Burada listelenebilecek toplantınız varsa bize bildirebilirsiniz/*If you like an event to be listed here, please let us know!*
editor@seanews.com.tr



Modern & Güçlü filosu ile,
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde
45 yıllık Sanmar deneyimi

SANMAR

sanmar.com.tr

UZMAR®

7/24

31 PILOT CAPTAINS

350 TEAM MEMBERS

30 VESSELS

MAXIMUM EFFICIENCY

ZERO RISK

ONE VISION

SAFETY FIRST

SINCE 1973

PILOTAGE
TOWAGE
EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE

İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

WWW.UZMAR.COM.TR