

# Gemi Sanayi

Ship Industry Magazine YIL/YEAR:2 SAYI / ISSUE:11 OCAK-ŞUBAT / January-February 2009



*Prof. Dr. Teoman Özalp:*

## Herkes Dayandığı Kadar Dayanacak

*Everybody will hang on as long as they could*

> **Yaşar Duran Aytaş:**  
Gemi Yan Sanayi Bölgeleri  
Kurulmasının Önemi

*The Importance of Establishment of Ship  
Supply Industry Zones*

> **Prof. Dr. İdris Bostan:**  
Denizcilik Müzeminin Olması  
Anlamlı Olur

*A Turkish Naval Museum would be  
Much Appreciated*

> **Özdemir Ataseven:**  
Krizi  
Fırsata Çevirebiliriz

*We Can Turn The  
Crisis into Opportunity*

Sektörde  
Dünyanın  
güven i...

1985  
1991  
1996  
1998  
2001  
2005  
2008  
SINCE 1984



  
**güven**®  
grab & machine

Factory & Head Office

Sultanorhan Mah. Hasköy Sanayi Sitesi 12-A Blok No:11-12 41400 Gebze - Kocaeli - TURKEY

Phn.: +90.262 644 36 12 Fax: +90.262 644 36 21

güven@guvenkepce.com - info@guvengrab.com

[www.guvengrab.com](http://www.guvengrab.com) - [www.guvenkepce.com](http://www.guvenkepce.com)

AYRINTI 714 375 33 66



# ASMARINE



Metal Malzeme Tedariğinde güvenilir çözüm ortağınız

Your reliable partner in metal supply

## **Paslanmaz çelik grubu:**

Dikifilli, dikişsiz borular (TÜM ÖLÇÜ VE KALİTELER)  
DIN ve ANSI flençler (TÜM ÖLÇÜ VE KALİTELER)  
Dirsek, tee ve reduksiyonlar (TÜM ÖLÇÜ VE KALİTELER)  
Paslanmaz çelik sac (TÜM ÖLÇÜ VE KALİTELER)  
Paslanmaz çelik profil (TÜM ÖLÇÜ VE KALİTELER)  
Paslanmaz çelik somun-cıvata, U bolt kelepçe  
Paslanmaz çelik hidrolik rekorlar (TÜM ÖLÇÜ VE KALİTELER)

## **Karbon çelik grubu:**

SAC (TÜM ÖLÇÜ VE KALİTELER)  
PROFİL (TÜM ÖLÇÜ VE KALİTELER)  
Dikifilli, dikişsiz borular (TÜM ÖLÇÜ VE KALİTELER)  
Fitingler (dirsek, flenç, bilezik, reduksiyon)

## **Alüminyum grubu:**

TRICLAT (for aluminium/steel transition joints)  
Marine type alüminyum sac (Almg 5083 serisi H111, H116, H321)  
Boru ve fittingleri  
Profiller (kare, yuvarlak, lama, köflebent)  
Baklavalı, çetali saclar

## **Cunife grubu:**

Cunife borular  
Cunife fittingler  
Cunife kaynak teli

## **Stainless steel group:**

Welded and seamless pipes (ALL DIMS. & GRADES)  
DIN and ANSI Flanges (ALL DIMS. & GRADES)  
Elbows, tee and reducers (ALL DIMS. & GRADES)  
Stainless Steel Plates (ALL DIMS. & GRADES)  
Stainless Steel Profile (ALL DIMS. & GRADES)  
Stainless steel nut-bolt, U bolt pipe clamps (ALL DIMS. & GRADES)  
Stainless Steel Hydraulic unions (ALL DIMS. & GRADES)

## **Carbon steel group:**

Shipbuilding plates (ALL DIMS. & GRADES)  
Bulbflats (ALL DIMS. & GRADES)  
Welded and seamless pipes (ALL DIMS. & GRADES)  
Fittings (elbow, flange, bushing, reducers) (ALL DIMS. & GRADES)

## **Aluminium group:**

TRICLAT (for aluminium/steel transition joints)  
Marine type aluminium plate (Almg 5000 series H111, H116, H321 temper)  
Pipe and fittings  
Profiles (square, round, flat bar, angle bar)  
Drop and tear plates

## **Cunife group:**

Cunife pipes  
Cunife fittings  
Cunife welding wire

## **ASMARINE İÇ VE DIŞ TİCARET**

Evliya Çelebi Mahallesi İstasyon Caddesi Ebe Sokak No:22/1 Tuzla / İstanbul - TÜRKİYE

Telefon: +90 216 395 77 37 - +90 216 395 93 46

Fax : +90 216 395 93 47 - E-mail: info@asmarine.biz

→ [www.stahlcranes.com](http://www.stahlcranes.com)



# Detayda görülen kalite



**Gelenek ve Yenilik** \_ 130 yıldan beri pratiğin içinde, yetkinlik, tecrübe, her zaman esnek ve pazara yönelik. Vinç sanayisinde, Dünya'da önde gelen köklü firmamızın teknik bilgisinden, ürünleri ile sizde yararlanın. STAHL CraneSystems, geniş çaplı ürün yelpazesini siz değerli müşterilerine sunmaya hazırlanıyor. Türkiye'deki tek yetkili satıcımız Parlak Sistem yeni subesinde «Basin Ekspres Yolu, Cemal Ulusoy Caddesi, ENCO Tesisleri, Kat 2, 34620 Yenibosna – İstanbul» Telefon no: +90 212 6939537 hizmetinizdedir.

Parlak-System | 64295 Darmstadt | Germany  
+49 6151 2799681 | [hasanparlak@parlaksystem.de](mailto:hasanparlak@parlaksystem.de)  
[www.parlaksystem.de](http://www.parlaksystem.de)

**PARLAK-SİSTEM**  
Kaldırma, Taşıma ve Kalıp Ekipmanları



“Denizde Mükemmel Performans”

# KABELSAN®



RoHS

ISO9001: 2000

TSEK



## MARİN KABLOLARI

TESİSAT, GÜÇ, AKÜ, SINYAL, KONTROL, ENSTRUMAN, DATA  
ELEKTRONİK SEYİR, KOAKSİYAL, ALARM, GÜVENLİK  
CCTV KAMERA, SES ve MÜZİK YAYIN, HALOGEN FREE,  
TELEFON ve İTERKOM KABLOLARI

## MARINE CABLES

PRIMARY WIRE; FLAT & ROUND TYPE BOAT CABLE;  
BATTERY CABLE; SIGNAL, CONTROL, INSTRUMENT and  
DATA CABLES; COAXIAL CABLES;  
ELECTRONICAL NAVIGATION SYSTEMS CABLES;  
ALARM, SECURITY and CCTV CAMERA CABLES;  
AUDIO / VIDEO CABLES; HALOGEN FREE CABLES;  
TELEPHONE and INTERCOME CABLES

**KABELSAN® KABLO SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.**

TUZLA FABRİKA  
Kimya Sanayi O.S.B., Kristal Cadde No:10  
TEM Yan Yol Sabancı Üniversitesi Devami,  
Tepeören-Tuzla 34959 İSTANBUL  
Tel: 0.216.593 29 70 (5 Hat)  
Faks: 0.216.593 29 75

PERPA SATIŞ  
PERPA, Elektrokent, A-Blok, Kat:11, No:1691  
(Sarı Avlu)  
Okmeydanı - 34384 İSTANBUL  
Tel:+90.212.222 91 86 - 222 46 02  
Faks:+90.212.222 91 87

www.kabelsan.com info@kabelsan.com kabelsan@gmail.com



## YAŞAM MAHALLERİ

- DEKORATİF PANEL
- İZOLASYON
- İNCE SAÇ KAPLAMA İŞLERİ

- EGZOS DEVRELERİ İZOLASYONU
- ZEMİN KAPLAMA İŞLERİ
- GÜVERTE ve MAKİNE DAİRESİ HAVALANDIRMA İŞLERİ
- MOBİLYA İMALAT VE MONTAJI



**ANT DENİZCİLİK İNŞ. MOBİLYA SAN. TİC. LTD. ŞTİ**

[www.antdenizcilik.com](http://www.antdenizcilik.com) / e-mail: [ant@antdenizcilik.com](mailto:ant@antdenizcilik.com)

Aydıntepe Mh. Yavuz Cad. No:21 İçmeler / Tuzla-İST.

Merkez Tel: 0216 494 28 01 Faks : 0216 494 28 02 / Fabrika Tel: 0216 393 53 45 Faks: 0216 393 53 46

Hydraulic High-Pressure Tools



# ExpaTen

The optimal flange connection for ship building  
and as a substitute during shaft inspections

- ExpaTen – Hydraulic fitted bolts for high torque transmission, completely free of play
- Delivery within 6-8 days, world-wide
- Manufactured in accordance with all standard classification institutions
- Simple, easy and quick assembly and disassembly, even after years of use
- Reusable after removal
- 100 % positive locking and frictional connection

Request our  
SCHAAF interactive CD today.  
Free and without any obligation!



**MUGESAN** Mühendislik ve Gemi Sanayi Anonim Şirketi  
ENGINEERING & MARINE SPECIALIST Co.Inc.

Bağdat Caddesi İrfanbey Apt. No.:216/23 Çiftelavuzlar 34726 İstanbul TÜRKİYE

☎ : +90-216-411 54 66 Pbx

☎ : +90-216-386 42 48

✉ : info@mugesan.com

🌐 : www.mugesan.com



OCAK-ŞUBAT / January-February 2009  
Yıl / Year 2 Sayı / Number 11

GEMİ SANAYİCİLERİ DERNEĞİ YAYIN ORGANI  
SHIP INDUSTRY ASSOCIATION NEWS

Sahibi / Owner

Ziya GÖKALP  
Gemi Sanayicileri Derneği Adına  
Yönetim Kurulu Başkanı  
Chairman of the Board on Behalf of the  
Turkish Association of Ship Industrialists

Sorumlu Yazışleri Müdürü / Editorial Board Man.  
Ertan ÖZYARDIMCI

Genel Yayın Yönetmeni / General Director  
Hakkı ŞEN

Genel Koordinatör / General Coordinator  
Ayşe OLCAY

Editör / Editor  
Cevriye KIBAR

Muhabir / Reporter  
Özgür GÜNDÜZ

Tasarım ve Uygulama / Application and Desing  
Burcu ARSLAN

Reklam ve Halkla İlişkiler / Advertisement and PR  
Haydar ÖZDEN  
E-mail : haydar@tayfajans.com

Yayın Kurulu / Publishing Board

Prof. Dr. A.Dursun Alkan .....Yıldız Teknik Üniversitesi  
Alp Özalp .....Gepa  
Prof. Dr. Esen Özsan .....Ortaoğu Teknik Üniversitesi  
Dr. Hakkı Şen .....Tayf Ajans  
Prof. Dr. İdris Bostan .....İstanbul Üniversitesi  
Kemal Battal  
Doç. Dr. Mustafa İnel .....Türk Loydu  
Prof. Dr. Ömer Gören .....İstanbul Teknik Üniversitesi  
Özkan Gökşal .....Ensar  
İnci Gündüz Baldoğan .....Gemi Mühendisleri Odası  
Tunç Nahi .....Fokus Mühendislik

Gemi Sanayicileri Derneği

Evliya Çelebi Mah. Rauf Orbay Cad.  
Göl Evleri E Blok, D. 2 Tuzla - İst.  
Telefon : +90 216 447 13 10-11-12  
Faks : +90 216 447 13 32  
www.gesad.org.tr - info@gesad.org.tr

Yayına Hazırlık / Publisher

TAYF AJANS  
Salih Omurtak Sk. No:17-1 Validebağ/Koşuyolu-Kadıköy  
Tel: 0216 339 13 40 - 41 Faks: 0216 339 43 50  
Info@tayfajans.com - reklam@tayfajans.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarın kişisel görüşleridir. Bu yazılardan dolayı Gemi Sanayi Dergisi sorumluluk üstlenmez. Kaynak belirtmek koşuluyla alıntı yapılabilir.

The publisher does not hold himself responsible for the opinions of their correspondents. Any part of this magazine may be reproduced by stating the source.

Baskı / Print

X-LARGE MATBAACILIK  
Tel:0212 269 10 84

# İÇİNDEKİLER / CONTENTS

> Editör / Editor .....	08
> Önsöz / Preface .....	10
> GESAD'dan Haberler / News From GESAD.....	14
> Sektör Haberleri / Sectorial News .....	22
> Söyleşi / Dialog.....	32
Prof. Dr. Teoman Özalp: Herkes Dayandığı Kadar Dayanacak Prof. Dr. Teoman Özalp: Everybody will hang on as long as they could	
> Konuk / Guest .....	38
Yaşar Duran Aytaş: Gemi Yan Sanayi Bölgeleri Kurulmasının Önemi Yaşar Duran Aytaş: The Importance of Establishment of Ship Supply Industry Zones	
> Analiz / Analysis .....	42
GESAD Alman Yatırımcılara Sektörü Tanıttı GESAD introduced the Sector to German Investors	
> Bilimsel / Scientific.....	48
Prof. Dr. İdris Bostan: Denizcilik Müzemizin Olması Anlamlı Olur Prof. Dr. İdris Bostan: A Turkish Maritime Museum would be Much Appreciated	
> Akademik / Academic .....	52
Gemi Sanayi Sektörümüz Our Ship Industry Sector	
> Sektörden / Our Sector .....	58
Özdemir Ataseven: Krizi Fırsata Çevirebiliriz Özdemir Ataseven: We Can Turn The Crisis into Opportunity	
> Avrupa Birliği / European Union .....	62
Kemal Battal: AB ERIKA III Deniz Emniyeti Paketi (II) Kemal Battal: AB ERIKA III Maritime Safety Package (II)	
> Bir Yol Hikayesi / A Road Story.....	66
Ahmet Akgül: Şimdi İş Aslanın Ağzında Ahmet Akgül: Now the business is in the lion's mouth	
> Söyleşi / Dialog.....	72
Arzu Biren: Yedi Deniz Pazarlama Müdürü Arzu Biren: Marketing Director of the Seven Seas	
> GESAD Üyeler Tanıtım / Introduction of GESAD Members .....	78
> Düünden Bugüne / From Past to Present .....	84
Geçmişten Bugüne Deniz Harp Okulu ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Naval Academy and İTÜ Ocean Engineering Faculty - from Past to Today	
> Denizcilik Tarihi / Historical in Sea .....	90
İlim ve Deniz Adamı: Seydi Ali Reis Man of Science and Sea: Seydi Ali Reis	



# GEMİ SANAYİSİNİN ROTASI BELLİ



COBE

Akış Kontrol Sistemleri'nde 42 yıllık köklü deneyimiyle, gelişen teknoloji ile birlikte ihtiyaca yönelik olarak ürettiği geniş ürün çeşitleriyle, uzman kadrosuyla; diğer sektörlerde ve 42 ülkede olduğu gibi gemi sanayisinin de tercihi Duyar Vana.

Uğur Mumcu Mah. 2347 Sk. No:7 Gaziosmanpaşa, 34120 İstanbul  
T : (0212) 668 18 08 F : (0212) 594 73 42  
[www.duyarvana.com.tr](http://www.duyarvana.com.tr)





## İnancı olan kuş yeraltında da uçar

Uzun zamandan beri bu köşede Gemi Sanayiciler Derneği'nin çalışmalarını yazıyorum. Özellikle sektörün gelişmesi ve uluslararası arenada temsili düzeyindeki hummalı çalışmalardan söz ederek, aldığımız mesafelerden bahsetmiştim. İşte o hummalı çalışmalar yavaş yavaş meyvelerini vermeye başladı.

Denizcilik sektöründeki sıkıntılar, önce tersanelerdeki talihsiz kazalarla başladı. Bu süreç GESAD için de pek kolayı olmadı, çünkü her ölümün arkasından basın yayın organları günah keçisi olarak yan sanayicileri hedef aldılar. Gemi Sanayicileri Derneği (GESAD), bu süreç içerisinde hiçbir kurumun ve kuruluşun yapamadığını yaptı. Zaten başlamış olduğu çalışmalara devam ederek GESAD-üniversite işbirliği çerçevesinde öncelikle yönetici kadrolarının eğitimi gerçekleştirdi, ardından da hızlı bir şekilde çalışanlarını iş ve işçi sağlığı ve iş güvenliği eğitimlerinden geçirdi. Ölümler üzerinden yapılan spekülasyon yorumlarına taraf olmak yerine, yaptığı çalışmalarla toplumun ve kamuoyunun vicdanında oluşan yaraya merhem olmaya çalıştı.

Henüz bu talihsiz kazaların sıkıntısı bitmeden, 2008 yılında ABD'den başlayan küresel ekonomik kriz, bodoslamadan gemi sanayi gemimizi bordasından vurdu. GESAD bu noktada da global ekonomik krizi az hasarla atlatabilmek için gerekli tüm çalışmaları ve tedbirleri almak için çalışmalar yaptı. Bu arada uluslararası arenadaki çalışmalar da aksatılmadan yürütüldü.

Krizi fırsata dönüştürmek adına; öncelikle sektörün doğru mecralarda tanıtılması için Gemi Sanayi Dergisi'nin yurtdışı dağıtımı ciddi anlamda artırıldı, bunun yanında uluslararası fuar ve kongrelerde etkinlikler çoğaltıldı. Tene pazar arayışları artırıldı. GESAD'ın yurtiçinde uzun zamandır gecesini gündüzüne katarak üzerinde çalıştığı "Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi Projesi" de meyvelerini vermeye başladı. GESAD, bu çalışmaya ilişkin yakında çok önemli açıklamalar yapacağını sinyallerini vermeye başladı. Çünkü bu proje, teknolojik gelişmeye yönelik yenilikçi çalışmalarıyla hem ülkemiz, hem de uluslararası gemi inşa sanayine katkı sağlayacağı gibi yarattığı katma değer ve istihdama yönelik katkısıyla Türkiye ekonomisi üzerinde de olumlu bir etki yaratacaktır. GESAD, bu projeye yönelik çalışmalarını her koşula rağmen, kesintisiz sürdürmeyi başarmıştır.

GESAD bütün çalışmaların yanı sıra; sektör, idare ve üniversitelerle yaptığı işbirliği çerçevesinde, krizi fırsatlara ve kalkınmaya dönüştürmenin yollarını aramaya da devam etmektedir. Fazla söze hacet yok boşa dememişler; "İnancı olan kuş, yeraltında da uçar" diye. Allah selamet versin...

### A bird with dedication can fly under the ground!

I have been writing about the activities carried out by Association of Shipbuilding Industrialists in this column for a long time. I remember telling especially about the endeavors towards development and representation of the sector at international arena and the distance we have taken. Now, we started to see the outcomes of this hard work.

The challenges in the maritime sector started with unfortunate accidents that took place in the shipyards. This process was not easy for GESAD (Association of Shipbuilding Industrialists) either, because the press and media organs always pointed out the sub-industrialists as the scapegoat. The Association of Shipbuilding Industrialists (GESAD), unlike all other associations, undertook such a big responsibility in this process. First of all; it continued previously-launched activities and trained management staff within the framework of GESAD-university collaboration. Secondly; it had its employees trained on occupational health and safety quickly. It tried to relieve the burden on the community conscience and public opinion by means of its activities instead of being involved in gossips upon death incidents.

Before effects of such events totally fade away, the global economic crisis which burst in the USA in 2008 unexpectedly made our industry upside down. Again GESAD shouldered all necessary activities and precautions in order to overcome the crisis with the least damage. Meanwhile, other projects have been implemented without any delay in the international arena.

In order to turn the crisis into an opportunity; the circulation of Ship Industry Magazine distributed abroad was significantly increased to promote the sector in proper channels. Furthermore; number of events arranged in international exhibitions and congresses was increased. In addition, more efforts were spent to seek for new markets. Besides, "The Project of Specialized Organized Industrial Zone for Ships" on which GESAD has been working hard in the country and abroad for a long time has started to produce its fruits. GESAD gave the signals of making notable statements about this project. This project is expected to provide contribution to both Turkey and international shipbuilding industry thanks to its innovative initiatives taken towards technological development. It will also lead positive impact on Turkey's economy with its contribution to employment and added value. GESAD has always managed to sustain its activities to this end under all circumstances.

Beside all these activities mentioned above, GESAD is still searching for new ways of turning this crisis into opportunities and development. No need to say more than "A bird with dedication can fly under the ground!" Godspeed.

YARDIMCI SHIPYARDS



YARDIMCI



the **SEA**  
of  
CONFIDENCE

[www.yardimci.gen.tr](http://www.yardimci.gen.tr)

artbank



# Kriz fırtınasını kalkınma rüzgarına dönüştüreceğiz



Ziya Gökalp: GESAD Başkanı

2008 yılında başlayan küresel ekonomik sarsıntıların bir an önce sona erdirilmesi yönünde yapılan yoğun çalışmalarla 2009 yılına girdik. Bu dönemde hazırlıksız yakalanmanın oluşturduğu eksiklerimizi gördük. Etkin krizlere hazırlıksız yakalanmama ve önceden programlanmış uygulamaya hazır tedbir çalışmalarının önemi ortaya çıktı. Tıpkı her türlü doğal afetlere karşı önceden yapılan çalışmalar gibi... Namık Kemâl'in: "Hazır ol cenge eğer ister isen sulhu salâh" dediği gibi... Tüm sıkıntılara karşın yaşam devam ediyor. Elbette doğrular bulunup, yanlışlar düzeltilecek.

2009 yılı, Derneğimiz (GESAD) açısından oldukça yoğun başladı. Uluslararası fuarlarda ve uluslararası kongrelerde etkinliğimizi arttırmaya yönelik çalışmalara daha çok ağırlık veriyoruz. EMEC (European Marine Equipment Council) Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu'nun daveti ile Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü Üyesi Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan'la oluşturduğumuz heyetle, GESAD (Gemi Sanayicileri Derneği) adına katıldığımız toplantılarda görüşmelerde bulunduk. EMEC ve CESA (Community

## We are to turn the crisis storm into the development boost!

Ziya Gökalp: Chairman of GESAD

We jumped into the year 2009 with intensive efforts towards overcoming the trauma caused by the global economic crisis which broke in 2008. We have seen our drawbacks because of being captured unprepared in this period. So we realized importance of preparing for an influential crisis and deriving precautions ready for implementation. Like precautionary steps taken in case of natural disasters... As Namık Kemâl stated years ago "Get prepared for war if you want peace"... Life goes on despite all worries. Certainly we are to detect truths and correct mistakes.

Year 2009 started quite busy for our Association of Shipbuilding Industrialists (GESAD). We are placing more emphasis on activities directed at increasing our efficiency in international exhibitions and congresses. Upon invitation of EMEC (European Marine Equipment Council), we formed a council with Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan from Yıldız Technical University Department of Naval Architecture and Marine Engineering and then held negotiations at meetings on behalf of GESAD. We assessed the situation with representatives and members of EMEC and CESA (Community of European Shipyard's Association). We also exchanged views about research and development studies. As a consequence of meetings held with EMEC and CESA, the reception was organized for 2009. Mr. Günter Verheugen delivered a speech at the reception. In his speech, he told that the current economic crisis affected both Europe and the rest of the world negatively and emphasized the importance of renewable energy resources. At the end of his speech, a competition was held

of European Shipyard's Association – Avrupa Tersaneler Birlikleri Topluluğu) yetkili ve üyeleriyle durum değerlendirmeleri yapıldı. Araştırma geliştirme çalışmaları konusunda görüş alışverişinde bulunuldu. EMEC ve CESA toplantıları sonunda 2009 yeni yıl resepsiyonu düzenlendi. Resepsiyonda Günter Verheugen yaptığı konuşmada; ekonomik krizin Avrupa'yı ve dünyayı olumsuz yönde etkilediğinden ve yenilenebilir enerji kaynaklarının öneminden bahsetti. Verheugen konuşmasının sonunda, AB'ye üye ve aday üyelerin üniversitelerinin katıldığı yarışmada, ülkemizi temsil eden İTÜ (İstanbul Teknik Üniversitesi) öğrencilerinin hazırladığı projenin birinci olduğunu açıklayarak ödülleri verdi.

Resepsiyonda açıklanan başarı ve verilen başarı ödülünü hak eden Sabri Alkan başkanlığındaki İTÜ Denizcilik Fakültesi Deniz Teknolojisi Mühendisliği ve Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği öğrencilerinden oluşan ekibimize gurur duyduk. Bu çalışmalara destek veren Gemi Mühendisleri Odası ve Türk Loydu'na burada teşekkür ediyorum. Ekip, destek verilmesi halinde ne büyük başarılar elde edebileceklerini gösterdi. Ve görülüyor ki; bu tip çalışmalara verilen destek yarınlar için yapılan en büyük yatırım oluyor.

Bu yıl ülkemizde yapılan seçimlerle meslek odalarımızın yeni yöneticileri de belli oldu. İMEAK Deniz Ticaret Odamız seçimleri 23 Şubat 2009 Pazartesi günü yapıldı. Birçok meslek odasında olduğu gibi İMEAK DTO'da da bazı kadro değişiklikleri oldu. Başkanlığa yine Metin Kalkavan seçildi. Oda Meclis üyelerinde ve meslek komitelerinde bazı değişiklikler gerçekleşti. DTO Meclis Başkanlığı'na eski İstanbul Milletvekili Cengiz Kaptanoğlu getirildi. Eski yönetime yapmış oldukları çalışmalardan dolayı teşekkür ederken, yeni yönetime de hayırlı olması temennisiyle başarılar diliyoruz.

2009 yılıyla birlikte Gemi Sanayi sektörümüzü ülkemizde ve uluslararası düzeyde çok ilerilere taşıyacak GİOSB (Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi) kuruluş çalışmalarımızda önemli ve hızlı gelişmeler oldu. Başta Başbakanımız Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, Ulaştırma Bakanımız Binali Yıldırım ve tüm yetkili kurumların desteklediği GİOSB kuruluşumuz, Sanayi ve Ticaret Bakanımız Zafer Çağlayan'ın tüm reel sektörde olduğu gibi gemi sanayimiz üzerinde gösterdiği titiz çalışmalar sonucu, yakında kuruluş çalışmalarını tamamlayacaktır. Teknolojik gelişmeye yönelik, yenilikçi çalışmalarıyla ülkemiz ve uluslararası gemi inşa sanayine büyük katkılarda bulunacaktır. Ayrıca katma değeri, istihdamı yüksek getirisiyle de Türkiye ekonomisindeki yerini alacaktır.

GİOSB eksiksiz modern yapısıyla, dünyaya hizmet veren "Türk Gemi Endüstri Merkezi" olacaktır. Böyle bir kuruluşa katkılarında dolayı Yalova Valimiz Mehmet Ersoy'a, Yalova / Çiftlikköy Belediye Başkanı Metin Dağ'a, Yalova İl Sanayi ve Ticaret Müdürü Ali Gül ve emeği geçen tüm yetkililere Gemi Sanayicileri adına teşekkür ediyoruz.

İleriye yönelik çalışmalarımızla, dünyayı etkileyen ekonomik kriz fırtınasını kalkınma rüzgarına dönüştürecekimize inanıyoruz. Bizler zoru başarmanın, bizim yapımızda olduğuna hiç tereddüt etmedik. Yolumuz açık olsun...

with participation of universities from the EU members and candidates. Verheugen announced the the project proposed by students from İTÜ (Istanbul Technical University) as the winner and awarded the prizes.

We were very proud of our team's success and the prize at the event. The team was headed by Sabri Alkan and comprised of students from İTÜ Maritime Faculty Ocean Engineering and Marine Engineering. I want to extend my gratitude to the Chamber of Marine Engineers and Turkish Lloyd, which supported all these activities. The team proved that considerable success can be recorded as long as support is given. And we saw that supporting such activities is the biggest investment in the future.

New chairmen of professional chambers were appointed at elections held this year in Turkey. Elections for İMEAK DTO (Chamber of Shipping) were held on February 23, 2009 on Monday. Like in many other professional chambers, replacements were made in some of the positions in İMEAK Chamber of Shipping. Mr. Metin Kalkavan was again appointed as Chairman of the Chamber. Some of the Council Members of the Chamber and professional committees were replaced. Mr. Cengiz Kaptanoğlu, Former Member of Parliament from Istanbul, was elected as the Chairman of DTO Council. We thank to the former management board and wish success for the newly appointed staff.

In 2009, important and rapid developments took place in relation with GİOSB (Specialized Organized Industrial Zone for Ships) establishment activities, which are expected to move Turkish Shipbuilding Industry in both domestic and international area. The GİOSB is supported by primarily Recep Tayyip Erdoğan, Prime Minister, and Binali Yıldırım, Minister of Transport, and all other authorized institutions. Establishment of the GİOSB will be completed soon thanks to the efforts of Zafer Çağlayan, Minister of Trade and Industry, like in all the other sectors. Local and international shipbuilding industry as well as its added value with innovative activities towards technological development will take its place in Turkish economy thanks to its high contribution in overall employment rate.

GİOSB (Specialized Organized Industrial Zone for Ships), with its perfect modern structure, will become the "Turkish Ship Industry Center" serving to the rest of the world. On behalf of Association of Shipbuilding Industrialists, we thank to Mr. Mehmet Ersoy, Yalova Governor, Mr. Metin Dağ, Yalova /Çiftlikköy Mayor, Mr. Ali Gül, Yalova Provincial Director of Industry and Trade, and the other parties involved due to their distinctive contributions to such an establishment.

We believe that we will be able to turn this global crisis storm into the development boost by our future-oriented activities. We have never doubted about our tendency to achieving the tough tasks. May God speed us!

Denizcilik  
Sektörü  
yan sanayiinde  
yarım asırlık  
tecrübe

Experiments  
since half century  
in marine  
industry



**GÜNDOĞDU**

Gemi Yan San. ve Dnz. Ltd. Şti.

Rauf Orbay Cad. Mevlana Sk.  
Gündoğdu Binası No.4 TUZLA/İST.

Tel: +90 216 395 63 00

Faks: +90 216 395 65 74

www.gundogdugroup.com

info@gundogdugroup.com



Gemi ve Makina San. Tic. Ltd. Şti.

Rauf Orbay Cad.  
Mevlana Sk.  
Gündoğdu Binası No.4/2 TUZLA/İST.

Tel: +90 216 446 37 37

Faks: +90 216 395 70 26

www.atlas-tr.com

info@atlas-tr.com



San. Tic. Ltd. Şti.

Rauf Orbay Cad.  
G-32 Sk.No:13 TUZLA / İST.  
Atölye I Tel: +90 216 446 71 36 - 37  
Faks: +90 216 395 70 26  
Atölye II Tel: +90 216 446 01 22  
www.gundogdugroup.com  
info@gundogdugroup.com



Boru ve Sac San. Tic. Ltd. Şti.

Evliya Çelebi Mah. Miraç Sk.  
Gündoğdu Depo No.16 TUZLA/İST.  
Tel: +90 216 395 63 00-395 63 45-395 69 91  
Depo Tel: +90 216 446 29 29  
Faks: +90 216 395 65 74  
www.gundogdugroup.com  
info@gundogdugroup.com

# GÜNDOĞDU®

*Gündoğdu Gemi Yan Sanayi Denizcilik Ltd.Şti.  
sektördeki 53 yıllık tecrübesiyle Sakarya, Karasu'da yeni  
tersanesini inşa etmiştir.*

*Gündoğdu karasu Tersanesi, modern tesisi ile gemi  
inşa sektörüne yeni bir soluk getirmiştir.*

## Gündoğdu Karasu Tersanesi Teknik Özellikleri

Alan	52.000 m <sup>2</sup>
Rıhtım	170 m
Kızak	187 m boy, 55 m en
Kapalı Saha	1 ad 2.000 m <sup>2</sup> ön imalat sahası 1 ad 6.000 m <sup>2</sup> Blok imalat sahası 1 ad 2.000 m <sup>2</sup> atölyeler 1 ad 1.000 m <sup>2</sup> depolar
Enerji	1 ad 1600 kVA Trafo 1 ad 2500 kVA Trafo 2 ad 1500 kVA Jeneratör
Taş Havuz	2009 yılında imalata başlanılacak olup 2010 yılında devreye girecektir.
Vinçler	1 ad 2x100+80+10 Gantry vinç 1 ad 100 t Jip Kreyn 1 ad 2x50 tavan vinci 1 ad 2x30 tavan vinci 3 ad 1x30 tavan vinci 4 ad 1x20 tavan vinci 1 ad 1x15 portal vinç 1 ad 1x180 mobil vinc 1 ad 1x60 mobil vinç 1 ad 8 ton forklift 1 ad 15 ton forklift



[info@gundogdushipyard.com](mailto:info@gundogdushipyard.com)

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

### HEAD OFFICE

Rauf Orbay Cad. Mevlana Sok. Gündoğdu Binası No:4 Tuzla-Istanbul/Turkey  
Tel.: +90 216 395 63 00 • +90 216 395 63 45 • +90 216 395 69 91 • Fax: +90 216 395 65 74

### SHIPYARD

Aşağı İncilli Mah. Batı Karadeniz Cad. Liman Mevkii Parsel No: 6 / 7  
KARASU / SAKARYA / TÜRKİYE

## SHIP INDUSTRY

**Sektör Arama Konferansı'nda buluştu**

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından İMEAK Deniz Ticaret Odası işbirliği ile düzenlenen "Denizcilik Sektörü Arama Konferansı" Antalya Belek'teki Corneila Otel'de yapıldı. 28-30 Kasım tarihleri arasında gerçekleşen konferansa son zamanlarda yaşanan global ekonomik kriz damgasını vurdu. Konferansa Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım başta olmak üzere, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, genel müdürler ve bürokratlar tam kadro katıldılar. Ayrıca DTO Başkanı Metin Kalkavan, GESAD Başkanı Ziya Gökalp, GİSBİR Başkanı Murat Bayrak, Türk Loydu Başkanı Doç. Dr. Mustafa İnşel gibi sektör temsilcilerinin yanı sıra AKP İstanbul Milletvekili Kemal Yardımcı, CHP Antalya Milletvekili Hüsnü Cöllü, MHP İstanbul Milletvekili Ali Torlak, AKP Eski İstanbul Milletvekili Cengiz Kaptanoğlu da konferansa katılan 120 kişi arasında yer aldı.

Bakan Yıldırım, dünyada yaşanan ekonomik krize karşı Türkiye'de hükümetin en üst düzeyde alarmda olduğunu belirterek, "Mutlaka bir önlem paketiyle vatandaşın huzuruna çıkılacaktır. İhtiyaç oldukça yeni önlemler de kamuoyuyla paylaşılacak" dedi. Denizcilik Müsteşarlığı'nın tüm kadrosunun toplantıda hazır bulunduğunu dile getiren Yıldırım, gereken notların alındığını ifade etti. Bakan Yıldırım, 5 yıl önce sektörle yapılan

değerlendirme sonucu hazırlanan 14 maddelik listenin yüzde 90'ını başardıklarını belirterek, şunları söyledi: "Ama orada bir şeyi hiç konuşmamışız: Bir kriz yaşarsak ne olur? O zaman ne yapacağız? Bugün onu yaşıyoruz, bir kriz var. Bu, bizim krizimiz değil. Bizim dışımızda, 6 bin 500 mil uzağımızda gelişen, ama etkileri de zaman içerisinde tüm dünyaya açık ekonomileri etkileyen bir kriz haline geldi. Dünyada bir büzüşme, daralma var. Bu daralmanın sonucu uluslararası taşımacılık hemen etkilendi. Taşımacılarımız çok ciddi sıkıntı yaşamaya başladı. Çünkü ellerindeki filoyu, artan navlun fiyatlarına göre sürekli büyüttüler. Navlun fiyatları da birden bire 10 kota yakın düşünce, planlar alt üst oldu". Bunun tam bir domino etkisi yarattığını ve tüm sektörlerde sıkıntı yaşandığını belirten Yıldırım, finans sektörünün tedirgin olduğunu ve yavaş yavaş frene basmaya başladığını söyledi. Krize karşı 6 ve 18 aylık önlemler düşündüklerini dile getiren Binali Yıldırım, topyekün tedbir almak gerektiğini vurguladı. Yıldırım, "Bizim öngörümüz, 2010'un ilk çeyreğinden itibaren dünyada işler normale dönecek. Bu bir öngörüdür, tutar, tutmaz, gelişmelere göre tekrar izler, değerlendiririz" diye konuştu.

Yoğun bir katılım gözlenen konferansa ayrıca Kültür ve Turizm Bakanlığı Müsteşarı İsmet Yılmaz da katıldı. Burada bir konferansa katılan İsmet Yılmaz, kültürün hayata dair her şey olduğunu vurgulayarak kısa bir konuşma yaptı. Türkiye'nin bir açık hava müzesi olduğunu belirten Yılmaz, bütün kültürlerin barış içinde yaşaması gerektiğini ve ülkemizin değişik uygarlıkların izini taşıdığını vurguladı.

**The sector convened in the Search Conference**

The "Search Conference on Maritimes" was arranged by Undersecretariat of Maritime Affairs of Prime Ministry in cooperation with İMEAK Shipping Chamber and held at Corneila Hotel in Belek county of Antalya. The conference, which was organized between the 28th and 30th November, was marked with the economic crisis. Among 120 attendees were Mr. Binali Yıldırım, Minister of Transport, Mr. Hasan Naiboğlu, Undersecretary of Maritime Affairs, general managers and all relevant bureaucrats as well as representatives of the sector such as Mr. Metin Kalkavan, Chairman of Chamber of Shipping, Mr. Murat Bayrak, Chairman of Turkish Shipbuilders Association, Mr. Ziya Gökalp, Chairman of Association of Shipbuilding Industrialists, Asst. Prof. Dr. Mustafa İnşel, Turkish Loydu Chairman, Mr. Kemal Yardımcı, AKP Parliamentarian of İstanbul, Mr. Hüsnü Cöllü, CHP Parliamentarian of Antalya, Mr. Ali

Torlak, MHP Parliamentarian of İstanbul, and Mr. Cengiz Kaptanoğlu, AKP Former Parliamentarian of İstanbul.



"Turkish Government is alarmed at highest level despite severe effects of the global crisis all over the world. A list of precautions will be arranged and presented to the public. Also other precautions will be introduced to the public opinion as needed" said Minister Binali Yıldırım. He also expressed that entire staff of Undersecretariat of Maritime Affairs was present at the meeting and notes were taken as necessary. Reminding that 90 % of the list of 14 items

prepared as a result of the assessment held with the sector 5 years ago, Mr. Yıldırım said "Then we did not discuss about what to be done in case of a crisis? What could have we done. Today is the day though it is not our crisis. The crisis rose overseas, 6 thousand 500 miles away, but it has eventually affected all economies open to the world. There is a shrinking all over the world, which has already affected the international freight sector. Those occupied in the freight sector started deeply suffering because they had kept enlarging their fleet depending on the increasing freight costs. Once freight costs decreased by down to 10 times, the companies became perplexed." Expressing that this resulted in domino effect and all sectors have problems, Minister Yıldırım told that the finance sector is uncomfortable and thus slowing down. He also pointed out that they are thinking about 6 and 18 months precautions against the crisis and emphasized that precautions should be taken at overall scale against the crisis. Mr. Binali Yıldırım spoke "We anticipate that things will start turning back to normal all over the world after the first quarter of 2010. This is just a prediction. So we need to meet and discuss again depending on the developments."

A high number of participants attended the conference. Mr. İsmet Yılmaz, Undersecretary of Ministry of Culture and Tourism, was also there. Mr. İsmet Yılmaz emphasized that culture means a lot for life and delivered a brief speech. He also told that Turkey is an open space museum, where signs of various civilizations can be seen, and all cultures must enjoy peace.



## Geliştirilen projeler denizcilik sektörünün önünü açacak

Devlet-sektör-üniversite işbirliği yönünden gelecekte uygulanacak önemli bir çalışma modeli oluşturan Denizcilik Sektörü Arama Konferansı'nda katılımcılar beyin fırtınası yapmak için kendi aralarında gruplara bölündü ve burada çıkan fikirlerin projelendirilmesi yapıldı. Çalıştayda denizcilik sektörünün önünü açacak otuza yakın fikir geliştirildi. Öngörülen projeler arasında Türk Koster Filosu'nun yenilenmesi projesi ve GESAD tarafından yürütülen Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi kuruluş projesi tüm katılımcılar tarafından en önemli projeler arasına girdi. Kriz döneminde ve kriz sonrasında denizcilik sektörümüz için zaruri önem taşıyan bu projelerin gerçekleşmesinin ülkemiz yönünden de büyük önem taşıdığı kararına varıldı. Arama Konferansı Raporu'nda yapılan çalışmalarda, sektörel ilgili küresel krizin etkileri, tedbirler ve denizcilik sektörümüzün ileriye dönük yapılanması yönünde proje ve çalışma programları çıkarıldı. Konferans sonunda hazırlanan "Denizcilik Sektörü Raporu"nu GESAD'ın sitesinden indirebilirsiniz.

## GESAD'dan eğitime destek

Bağcılar'daki işsiz gençler; kaymakamlık, belediye, İŞKUR, GESAD ve birçok sivil toplum kuruluşunun ortak çalışmasıyla hem meslek, hem de iş sahibi olma imkânına kavuşacaklar. Bağcılar ve çevresinde nitelikli eleman ihtiyacını karşılamak, meslek sahibi olmayan 15-29 yaşları arasındaki örgün eğitimden mezun olup üniversiteyi kazanamayan veya şehre göç eden vasıfsız gençlere, boru kaynakçılığı ve klima servis elemanı meslek becerisini kazandırmak, meslek sahibi olan bu gençlerin iş bulmalarına katkıda bulunmanın hedeflendiği projeden, toplam 600'ye yakın işsiz genç faydalanacak. Avrupa Birliği tarafından desteklenen, İŞKUR tarafından yürütülen ve izlenen, Bağcılar Anadolu Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi tarafından uygulanacak olan proje, Avrupa Birliği Merkezi Finans ve İhale Birimi ile Bağcılar Belediye Başkanı Lokman Çağırıcı tarafından imzalanarak uygulamaya geçti. 12 ay sürecek olan kurslara katılanlara da, haftalık 40 Euro harçlık verilecek. Soğutma ve klima servis elemanı meslek kurslarının 183.436 Euro'luk bütçesinin 165.092 Euro'su Merkezi Finans ve İhale Birimi tarafından ödenecek, 18.343 Euro'su ise Bağcılar Belediyesi tarafından finanse edilecek.



Projelerin tanıtımı amacıyla Bağcılar Halk Sarayında düzenlenen programda bilgi veren Başkan Çağırıcı, kahve köşelerinde zaman geçiren, şartları uyan gençleri bu kurslara davet etti ve şunları söyledi: "Hedefimiz Bağcılar'da işsiz ve eğitimsiz insanımızın kalmamasıdır. Dünyanın en güzel ve imkânları en bol ülkesinde yaşayanlar olarak üretimde, teknolojiye, ekonomide, kültür ve sanat hayatında her zaman en önde bulunmaya mecbur olduğumuza inanıyoruz. Gençliğimizin enerjisini en verimli alanlarda harcamalarını, hem kendilerine, hem de ülkelerine faydalı olmaları gerektiğini düşünüyoruz. Avrupa Birliği'nin destek verdiği projeler üretmeye ve uygulamaya devam edeceğiz".

## Newly developed projects will pave the way for maritime sector

At the Search Conference on Maritimes, a leading model of work to be implemented in the future by the state-sector-university was developed. The participants formed groups for brainstorming and ideas proposed at these meetings were projected. Almost thirty ideas were arisen to open the way for maritime sector during the workshop. The Project of Renewing Turkish Koster Fleet and the Project of Establishing Specialized Organized Industrial Site for Ships implemented by GESAD were rated as leading projects by all participants. It was decided that it is also considerably important for Turkey that such projects, which are of crucial importance for our maritime sector both during and after the crisis, are realized. In the Report of Search Conference and the activities carried out, impacts of the global crisis on the sector, relevant precautions and projects and schedules related with future structuring of the Turkish maritime sector. You can download the "Report of Search Conference" prepared at the end of the conference from the web site of GESAD.

## GESAD supports education

Unemployed young people living in Bağcılar will have an opportunity to go into a profession and get a job thanks to joint efforts expended by the district governorate, municipality, İŞKUR (Turkish Labor Institution), GESAD (Turkish Association of Ship Industrialists) and various non-governmental organizations. About 600 young people will benefit from the project that is intended to meet the need for qualified personnel around Bağcılar and its vicinity. The project aims to educate 5 to 29 year-old unqualified young people, who have not been able to enter university after completing their formal education or have migrated to the city or who lack a profession in finding a job, about professional skills of pipe welding and air-conditioner servicing. This project aided by the European Union, managed and monitored by İŞKUR, will be implemented by Bağcılar Technical and Industrial Vocational Anatolian High School. It has been launched following signing by the Central Finance and Contracting Unit of the European Union and Bağcılar Mayor Lokman Çağırıcı. Attendees of the courses that last for 12 months will be given a weekly allowance of 40 Euros. The Central Finance and Contracting Unit will cover 165,092 Euros of the budget for the cooling and air-conditioning service and also personnel training courses worth 183,436 Euros. The remaining amount of 18,343 Euros will be financed by the Bağcılar Municipality.

Briefing at the event organized for the promotion of the project at Bağcılar Community Hall, Mayor Çağırıcı invited eligible young people who were spending most of their time at cafes, to attend the courses. At this even he said, "We aim to ensure that there is nobody unemployed and uneducated in Bağcılar. As the citizens of the most beautiful and promising country in the world, we feel that we are obliged to be always in the front in production, technology, economy, culture and art. We believe that our youth should invest their energy in the most productive fields so that they can be useful to both themselves and to their country. We will continue to develop and implement projects promoted by the European Union."

## SHIP INDUSTRY

**GESAD Boat Show'a katıldı**

Dünyanın karada yapılan ikinci büyük tekne ve yat fuarı olma özelliği taşıyan Avrasya Boat Show İstanbul CNR Fuar

Merkezi'nde 13-22 Şubat tarihleri arasında düzenlendi. DENTUR'un desteğinde CNR Ekspo Fuarçılık tarafından düzenlenen fuarın açılışına Meclis Tuzla Kazalarını Araştırma Komisyonu Başkanı İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç, İstanbul Milletvekili Kemal Yardımcı, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytas, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, DENTUR Yönetim Kurulu Başkanı Yavuz Sipahi ve sektör temsilcileri katıldı. Ziyaretçilerin yoğun ilgi gösterdiği fuarda çeşit çeşit yatlar sergilenirken, GESAD da bu organizasyonda yerini aldı. GESAD standında, Gemi Sanayi Dergisi okurları ile buluştu.

**GESAD in the Boat Show**

The Eurasia Boat Show, the second biggest boat and yacht show of the world organized ashore, was held in İstanbul CNR

Exhibition Centre between 13-22 February. The opening of the show, organized by CNR Expo Centre with the support of DENTUR, was participated by the Turkish National Grand Assembly Tuzla Accidents Investigation Committee President and İstanbul MP Mehmet Domaç, İstanbul MP Kemal Yardımcı, Undersecretary of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu, Shipbuilding and Shipyards General Manager Yaşar Duran Aytas, Undersecretariat of Maritime Affairs İstanbul Regional Director Cemalettin Şevli, Chairman of DENTUR Yavuz Sipahi and by the sector representatives. There was great interest

for various yachts exhibited at the show. GESAD was also taken part in this organization. The Shipping Industry Magazine came together with its readers at GESAD stand.

**Alman Loydu'na plaket**

Alman Loydu (Germanischer Lloyd), 22 Ocak 2009 Perşembe günü Adile Sultan Sarayı'nda bir gala yemeği düzenledi. Alman Loydu'nun Türk Denizcilik Sektörünü bir araya getirdiği gala gecesine Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu başta olmak üzere, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytas, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, DTO Genel Sekreteri Murat Tuncer, GMO Başkanı Tansel Timur, GESAD Başkan Yardımcısı Özdemir Ataseven, GESAD Genel Sekreteri Mustafa Ünar gibi sektörün önde gelen temsilcileri katıldı. Gala gecesinde bir konuşma yapan Torsten Schramm, gelecekte yakıt ekonomisi ve çevreye duyarlı teknolojilerin önem kazandığını ve bu konularda araştırma-geliştirme çalışmalarına önem verdiklerini belirtti. Gecede GESAD Başkan Yardımcısı Özdemir Ataseven, Alman Loydu'nun sektörümüze verdiği desteklerden dolayı Torsten Schramm'e bir hatıra plaketi sundu.

**Germanischer Lloyd awarded plaque**

The Germanischer Lloyd arranged a gala dinner in Adile Sultan Palace on January 22, 2009, Thursday. Thanks to the event, representatives of the Turkish maritime sector convened. Many esteemed bodies from the sector including Mr. Hasan Naiboğlu, Undersecretary of Maritime Affairs, Mr. Yaşar Duran Aytas, General Manager of Shipbuilding and Shipyards, Mr. Cemalettin Şevli, İstanbul Regional Director of Undersecretariat of Maritime Affairs, Mr. Murat Tuncer, Secretary General of DTO, Mr. Tansel Timur, GMO (Chamber of Marine Engineers) Chairman, Mr. Özdemir Ataseven, Deputy Chairman of GESAD, and Mr. Mustafa Ünar, GESAD Secretary General attended. Delivering a speech in the event, Mr. Torsten Schramm stated that fuel economy as well as environment-friendly Technologies will gain importance in the future and they give importance to research-development studies in this area. During the event, Mr. Özdemir Ataseven, Deputy Chairman of GESAD, presented a memorial plaque to Mr. Torsten Schramm,

Germanischer Lloyd, thanking for the support he provided for our sector.

Gecede ayrıca Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Bölümü koordinasyonunda, Yıldız Teknik Üniversitesi ile Alman Loydu arasında bilimsel araştırmalar ve eğitim konuları çerçevesinde bir işbirliği anlaşması da imzalandı. Böylece bir klas kuruluşu olarak Alman Loydu eğitim ve araştırma alanında üniversitemiz ile işbirliği çalışmalarını başlatmış oldu.

In the event, also a cooperation agreement was signed between the Yıldız Technical University and the Germanischer Lloyd about scientific research and education issues in coordination of the Yıldız Technical University, Faculty of Naval Architecture and Marine Engineering Department. So, the Germanischer Lloyd, as a class institution, initiated cooperation with our universities in the framework of education and research.

## Sektörün duayenleri krizi konuştu



Barbaros Denizciler Derneği (BADER) tarafından "Global Krizin Denizcilik Sektörüne Etkileri ve Alternatif Öneriler" konulu bir panel gerçekleştirildi. Maltepe Kültür Merkezi'nde organize edilen panelde, denizcilik sektörünün duayenleri bir araya geldi. Oturum başkanlığını Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın yaptığı panele, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytas, Deniz Ticareti Genel Müdürü Mehdi Gönülalçak,

GESAD Yönetim Kurulu Üyesi Özkan Göksal (Ensar Gemi), Armatör Kaptan Salih Zeki Çakır, P&I ve Tekne Sigorta Brokeri Kaptan Ufuk Teker (Omni Ltd.) ve tersaneciler adına da Gisan Tersanesi Genel Müdürü Türker Yaltır katıldı. Panelde krizin etkileri ve çıkış yolları konuşuldu. Açılış konuşmasını Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu'nun yaptığı panele yüksek bir katılım gözlemlendi. Krizin nasıl başladığı ve nasıl yayıldığı konusunda görüşler bildiren panelistler, 2009'un Mart ve Nisan ayında çok dikkatli olunması gerektiğinin altını çizdiler. Tersanelerdeki ölümlerin de gündeme geldiği panelde, denizcilik sektörünün nasıl krizden kurtulabileceğine dair görüşler tartışıldı. Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, önümüzdeki günlerde, denizcilik sektörünün içinde bulunduğu sıkıntıların gidereceğini düşündüğü tedbir paketinin açıklanacağını söyledi. Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytas da, özeleştiri yaparak tersanelerde çok basit hatalardan ölümler yaşandığına değindi.

Tersanelerin dünya standartlarına gelmesi gerektiğini anlatan Aytas, "Müsteşarlığımız ve bakanlığımız sektörden çok daha gayretli ve ileride hareket ediyor" dedi. Deniz Ticareti Genel Müdürü M. Mehdi Gönülalçak, krizden çıkış yolunun öncelikle istihdam ve enerji gibi girdi maliyetlerine yansıyan vergilerde yeni düzenlemelere gidilmesi olduğunu savundu. GESAD Yönetim Kurulu Üyesi Özkan Göksal ise, Avrupa'nın gemi inşaatı alanında çalışmalarını yavaşlatmasına rağmen, yan sanayi alanında var gücüyle çalıştığına dikkat çekti. Gemi yan sanayine önem veren ülkelerin kriz ortamında kazanç sağlamaya devam ettiğini anlatan Göksal, sözlerini şöyle sürdürdü. "Gemi yan sanayi, önemli bir katma değer üretmesi, teknolojik birikim sağlaması ve istihdam oluşturması nedeni ile önemlidir. Gemi yan sanayi ürünleri, son dönemlerde çok birleşik hale gelmiştir. Tersanelerde gemi yapımı, Lego montajına dönüşmektedir. Eskiden, tersanelerde işçilik harcanarak yapılan pek çok iş, bugünlerde gemi yan sanayi fabrikalarında, tesislerinde yapılmakta, bir bütün olarak tersaneye getirilmekte ve kullanılmaktadır. Bu durum, tersanelerin gemi yapım sürelerini kısaltmış, gemi yapımı için harcanan zaman miktarını azaltmıştır. Gemi yan sanayi, gemi inşaatını destekleyen, önemli ölçüde organizasyon kolaylığı sağlayan, maliyet ve zaman avantajları sunan bir sanayidir".



## The experts of the sector discussed the crises

A panel discussion was held by "Barbaros Seamen's Association (BADER) with theme "The impact of Global Crisis on Maritime Sector and Alternative Suggestions". At the panel organized in Maltepe Culture Centre, the experts of the maritime sector came together. The panel, chaired by Prof. Dr. Oral Erdoğan, was participated by the Shipbuilding and Shipyards General Manager Yaşar Duran Aytas, Maritime Trade General Manager Mehdi Gönülalçak, member of GESAD Board of Directors Özkan Göksal (Ensar Gemi), Shipowner Captain Salih Zeki Çakır, P&I and Boat Insurance Broker Captain Ufuk Teker (Omni Ltd.) and on behalf of the shipbuilders, Gisan Shipyard General Manager Türker Yaltır. The impact of the crisis and solutions were discussed at the panel. Opening statement being made by the Undersecretary of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu, high participation was observed. The panelists, delivering their opinion on the subject of how the crisis started and how it spread, underlined the necessity of being very cautious in March and April of 2009. At the panel, the deaths at the shipyards and the opinions on how the sector may survive from the crisis were discussed. Undersecretary of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu indicated that precautionary package shall be disclosed in the forthcoming days, which he believes will remove the distress suffered by the maritime sector. Also the Shipbuilding and Shipyards General Manager Yaşar Duran Aytas made self criticism and mentioned that the deaths experienced at the shipyards due to simple mistakes. Emphasizing the necessity of shipyards being

brought to the world standards, Aytas said: "Our undersecretariat and Ministry is acting more diligently and ahead of the sector". Maritime Trade General Manager M. Mehdi Gönülalçak advocated that the way of solving the crisis laid in making new regulations in taxes being reflected in the input costs such as labor and energy. Whereas the member of GESAD Board of Directors Özkan Göksal drew attention to the fact that Europe is working with all its strength in supply industry area despite slowing down the works in shipbuilding area. Indicating that the countries giving importance to shipbuilding supply industry continue

to yield revenues in the crisis environment. "Shipbuilding supply industry is important by virtue of generating a significant added value, providing technological knowledge and generating employment. The maritime supply industry products became extremely integrated in recently. Shipbuilding in the shipyards is turning into Lego installation. In the past, many works being made by expending workmanship in the shipyards are now made in the factories and facilities of the shipbuilding supply industry, brought into the shipyard as a whole and used. This situation shortened the shipbuilding period and reduced the amount of time spent for shipbuilding. Shipbuilding supply industry is supporting the shipbuilding, providing significant ease in organization and offering cost and time advantages" Göksal said.

## SHIP INDUSTRY

**İTÜ'nün başarısına destek**

Avrupa Birliği'ne üye ve aday ülkelerin üniversitelerinin katıldığı "Geleceğin Gemileri ve Yüzen Yapıları" konulu yarışmada ülkemizi temsil eden İstanbul Teknik Üniversitesi öğrencilerinin projesi birinci oldu. Karadeniz'de yoğun miktarda bulunan hidrojen sülfürü ve suyu, alternatif enerji kaynaklarını kullanarak ayrıştırıp hidrojen üreten platform, gelecekte petrolün yerine geçebilecek hidrojenin üretimi için önemli bir model oluşturacak. Deniz anasından esinlenilerek tasarlanan yapı, aynı zamanda hidrojenin yanında, sanayide kullanılmak üzere yan ürün olarak sülfür ve oksijen de üretecek. Yarışmada ikinciliği Belçika'dan Liege Üniversitesi, üçüncülüğü de İngiltere'den Newcastle Üniversitesi aldı.

Öğrenciler ödüllerini Brüksel'de Avrupa Tersaneler Birliği'nin yeni yıl resepsiyonunda Günter Verheugen'den aldılar. Gecede konuşma yapan Günter Verheugen; ekonomik krizin tüm dünyayı etkilediğini belirtirken, yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelmenin gerekliliğini vurguladı. Bu arada EMEC (European Marine Equipment Council) Avrupa Deniz Teçhizatı

Kurulu'nun daveti ile Gemi Sanayicileri Derneği Başkanı Ziya Gökçalp ve Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan'dan oluşan Türk heyeti, EMEC'in Brüksel'deki merkezinde gemi sanayi sektörü ve araştırma-geliştirme faaliyetleri konusunda görüşmelerde bulunmuşlardı. CESA (Community of European Shipyard's Association - Avrupa Tersaneler Birlikleri Topluluğu) ve EMEC tarafından düzenlenen resepsiyona ve resepsiyon esnasında açıklanan ödül törenine katılan heyet İTÜ öğrencilerine destek vererek, sevinçlerini paylaştılar. Bu yıl yarışma konsorsiyumu, projelerin değerlendirmesinde görev alan akademisyenlere toplamda 300.000 Euro ödedi ve projelerin maliyet raporları ile fizibiliteleri çıkarıldı. Projelerden kesitler, ödül töreninde Avrupa gemi inşa sanayisinin önde gelen yöneticilerine sunuldu. İstanbul Teknik Üniversitesi takımı; Deniz Teknolojisi Mühendisliği öğrencileri Sabri Alkan başkanlığında Erhan Kayabaşı, Hacı Bayram Baygeldi ve Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği öğrencisi Muzaffer Sarıkaya ile ülkemizi temsil etti. Öğrenciler, yardımlarından dolayı danışman hocaları Doç. Dr. İsmail Hakkı Helvacıoğlu, İTÜ Öğrenci Konseyi Başkanı Gülce Kuntay'a ve desteklerini esirgemeyen Gemi Mühendisleri Odası ve Türk Loydu'na teşekkür ettiler.

**Support to the ITU's Success**

The Project of the students of Istanbul Technical University; representing our country in the competition with the theme "Visionary Concepts for Ships and the Floating Structures", being participated by the universities of the member and candidate countries of the European Union; came first. The platform, producing hydrogen by decomposing the hydrogen-sulphide existing in extensive amount in Black Sea and water by using alternative energy sources, will set an important model in the production of hydrogen which may replace petroleum in the future. The structure, designed by being inspired by jellyfish, shall also produce sulphide and oxygen besides hydrogen as

by products. The Liege University of Belgium became second and Newcastle University of England became third in the competition. The students received their awards from Günter Verheugen at the New Year reception of the European Shipyards Association in Brussels. Making a speech at the occasion, Günter Verheugen while indicating that the economic crisis affecting the entire world, also emphasized the need for the orientation towards the renewable energy resources. Meanwhile, with the invitation of EMEC (European Marine Equipment Council), Turkish Committee, consisting of the



President of Shipping Industrialists' Association Ziya Gökçalp and the academican of Yıldız Technical University, Naval Architecture and Marine Engineering Department Faculty Member Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan had meetings on shipping industry sector and research and development activities at the EMEC Centre in Brussels. The committee, participated in the reception organized by CESA (Community of European Shipyard's Association) and EMEC, and the award ceremony announced during the reception, gave support to the ITU students and shared their joy. This year, the competition consortium paid 300.000 Euro in total to the academicians appointed for the evaluation of the projects, and the cost reports and feasibility of the projects were issued. The fragments from the projects were presented to the leading executives of the European shipbuilding industry during the award ceremony. The Istanbul Technical University team chaired by Marine Technology Engineering student Sabri Alkan represented our country together with Erhan Kayabaşı, Hacı Bayram Baygeldi and Marine Engineering student Muzaffer Sarıkaya. The students extended their thanks to their supervisor Assistant Prof. Dr. İsmail Hakkı Helvacıoğlu, President of ITU Student Council Gülce Kuntay for their assistance and also to Chamber of Marine Engineers and Turkish Llyod for unsparing their support.

### Türk gemi inşa sanayinin dünü ve bugünü

"Türk Gemi İnşa Sanayinin Dünü ve Bugünü" konulu konferans Yıldız Teknik Üniversitesi Beşiktaş Kampüsü'nde gerçekleşti. Konferansa Yıldız Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. İsmail Yüksek, İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaat ve Deniz Bilimleri Bölümü Dekanı Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Doç. Dr. Mustafa İnel, Gemi Sanayicileri Derneği Genel Sekreteri Mustafa Ünar katıldı. Konferansın açılışını Yıldız Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. İsmail Yüksek yaptı. Yüksek, kısa bir konuşma yaparak, konferansa katılanlara teşekkür etti. Türkiye'deki tersanelerin tarihi hakkında bilgi veren Yaşar Duran Aytaş ise, gemi inşa sanayinin kapasitesinin 35 bin DWT'a ulaştığını söyleyerek, ekonomik kriz olmadığı zaman bu sayının 70-80 bin DWT'a ulaşabileceğinin altını çizdi. Kriz öncesinde tersanelerde 34 bin kişinin istihdam ettiğini belirten Aytaş, "Denizcilik sektöründe işçi çıkarmalar devam ediyor. Umarım kriz biran önce atlatılır" dedi. Türk gemi

inşa sanayinin 2,5 milyar dolarlık ihracat yapma noktasına geldiğini belirten Aytaş, aslında önemli olan konunun gemi inşa sanayi değil gençlerin eğitimi ve ara eleman eksikliğinin giderilmesidir" şeklinde konuştu. Denizcilik eğitimi için çalışmalar yaptıklarını

söyleyen Aytaş, Tuzla Sanayi Bölgesi'nde bir ilköğretim okulunu, gemi yapım meslek lisesine çevirme gayreti gösterdiklerini belirterek, bu yöndeki taleplerinin gerçekleşmediğinin altını çizdi. Aytaş, "Amacımız Anadolu liselerinde denizcilik meslek lisesinde bu bölümlerin açılması. Gemi inşasına ara eleman yetiştirecek okulumuz yok" dedi. Yat imalatında da Türkiye'nin dünyada söz sahibi olduğu ifade eden Aytaş, mega yat yapımında, özellikle Malta Şahini'nin yapımıyla bunun kanıtlandığını vurguladı. Aytaş, "Biz gemi inşa tarihimizi bir kitap haline getirelim istiyoruz. Geçmişimizi bilmeden geleceğimizi bilemeyiz" dedi.

GESAD Genel Sekreteri Mustafa Ünar ise, Gemi Sanayicileri Derneği olarak Altınova Bölgesi'nde fabrikaların kurulması için kurucu olarak müracaat ettiklerini ve dernekleri öncülüğünde sözleşmelerin yapıldığını aktardı. Ünar, "En büyük sorunumuz klaslama sorunu. Türk Loydu ile görüşmelerimiz devam ediyor" dedi. Ünar, 17 Şubat'ta İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi'nden iki öğrenci ve İTÜ Denizcilik Fakültesi'nden bir öğrencinin Avrupa Birliği projeleri kapsamında katıldıkları bir yarışmada, 4 proje arasında birinci olduklarını söyleyerek, bunun Türkiye tarafından kazanılmış çok önemli bir ödül olduğunun altını çizdi.



### Yesterday and today of Turkish shipbuilding industry

The conference titled "Yesterday and Today of Turkish Shipbuilding Industry" was held in Beşiktaş Campus of Yıldız Technical University. Prof. Dr. İsmail Yüksek, Rector of Yıldız Technical University, Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, Dean of the Faculty of Naval Architecture & Ocean Engineering of İstanbul Technical University, Mr. Yaşar Duran Aytaş, General Manager of Shipbuilding and Shipyards, Mr. Cemalettin Şevli, İstanbul Regional Director of Undersecretariat of Maritime Affairs, Doç. Dr. Mustafa İnel, Chairman of Turkish Lloyd Foundation and Mr. Mustafa Ünar, Secretary General of Association of Shipbuilding Industrialists, attended the conference. Inauguration of the event was held by Prof. Dr. İsmail Yüksek, Rector of Yıldız Technical University. Prof. Yüksek delivered a brief speech and thanked participants for their attendance. Mr. Yaşar Duran Aytaş provided brief information about history of the shipyards in Turkey and added that capacity of the shipbuilding industry reached

35 thousand DWT. He emphasized that this figure would reach 70-80 thousand DWT unless there is an economic crisis. He told that 34 thousand employees worked in shipyards before the crisis and added "Layoffs continue in the maritime sector. I hope that the crisis will be over soon". Mr. Aytaş also said that Turkish shipbuilding industry has reached such a capacity that it can do export in the amount of 2,5 billion USD and that the main concern should be about training of the young people and meeting the need for intermediate staff rather than shipbuilding industry". He said that they have been carrying out activities for naval education and trying to turn an elementary education in Tuzla Industrial Site into the Vocational High School for building ship but it did not come true. "Our goal is to open these departments in both Anatolian High Schools and

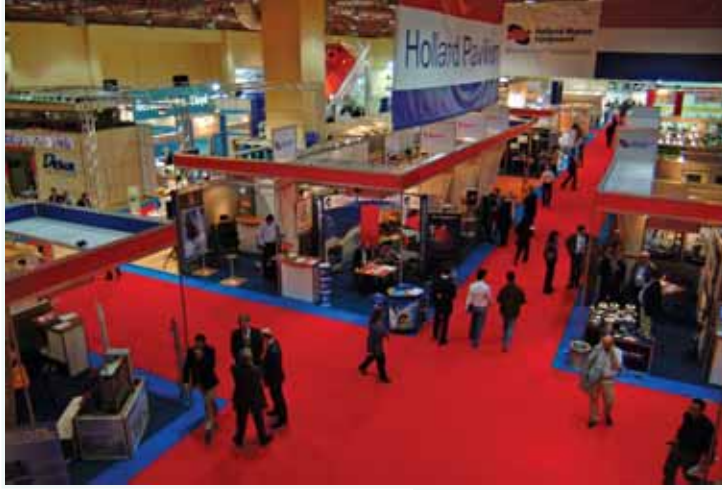
Maritime High Vocational School because there is not a school available for educating intermediate staff for shipbuilding" Mr. Aytaş said and added that Turkey is at an impressive status in the sector of yacht production all over the world and this has been proved especially upon building of Malta Şahini in the scope of mega yachts. "We want to prepare a book about our history of shipbuilding because we cannot know our future without knowing our past" he said.

Mr. Mustafa Ünar, Secretary General of Association of Shipbuilding Industrialists, pointed out that the Foundation, as founder, has submitted an application for establishing factories in Altınova Region, and contracts were signed under leadership of the foundation. "Our biggest problem is about classification; but our negotiations with Turkish Lloyd are still ongoing" Mr. Ünar said. Finally, he noted that two students from Faculty of Naval Architecture & Ocean Engineering of İstanbul Technical University (İTÜ) in cooperation with another student from Naval Faculty of İTÜ developed a project within framework of the European Union projects competition and it came first among 4 proposals. He underlined that this is a very important prize awarded to Turkey.

## SHIP INDUSTRY

**Exposhipping ile denizcilik sektörü canlanacak**

Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) düzenlediği, NTSR Fuarçılık ve AHOY Rotterdam'ın güç birliğiyle gerçekleştirilecek Exposhipping Europort İstanbul 2009 Fuarı 25-28 Mart 2009 tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde açılacak. Exposhipping Europort İstanbul 2009 Fuarı'na yurtdışından yoğun bir katılım bekleniyor. Sektörün, Europort İstanbul 2009 Fuarı ile bu dönemi yeni pazarlar ve fiyat avantajlarıyla değerlendirerek krizi aşmayı planladığı ifade ediliyor. Yaşanan sıkıntılı dönemin ticareti durdurmayacağını göz önüne alan DTO yetkilileri, Türkiye'nin krizi fırsata çevirerek hurda gemi ve 2. el gemi satışlarının gözdesi olduğunu belirttiler ve yeni gemi inşası için de düşen fiyatların büyük avantaj sağlayacağını vurguladılar. Europort İstanbul 2009, yüzde 70'lik büyüme hedefi ile 9.000 metre kare alanda gerçekleştirilecek. 2007'de düzenlenen bir önceki fuarda 7.000 metre kare olan fuar alanının 2009'da denizcilik sektörünün canlanacağını sinyallerini verdiği, aynı zamanda sektöre yönelik önemli etkinliklere ve konferanslara da ev sahipliği yapacağı belirtildi.



Gemi Sanayicileri Derneği'nin standının da bulunduğu Exposhipping Fuarı'nda, dernek üyelerine ve denizcilik sektörüne son gelişmelerle ilgili bilgiler de aktarılacak. Europort İstanbul 2009'da armatörlük, gemi işletmeciliği, brokerlik, gemi kiralama, gemi acenteliği, gemi alım-satımı, tersane işletmeciliği, yeni gemi inşa-bakım-onarımı, konteyner taşımacılığı, lojistik hizmetleri ile gemi inşa yan sanayi firmaları ve ilgili bankacılık, finans, sigortacılık ile eğitim kurumlarından değerli isimler ve markalar bir araya gelecek.

**Güney Kore'den GESAD'a ziyaret**

Güney Kore Pukyong National Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Sistemleri Öğretim Üyesi Prof. Dong-Myung Bae ve Enerji Kaynakları Mühendisliği Bölümü'nden Prof. Dae Choul Kim, 20 Şubat tarihinde GESAD Genel Merkezi'ni ve Yıldız Teknik Üniversitesi'ni ziyaret ettiler. Prof. Bae yapmış olduğu bilgi alışverişi ve sunumunda, Kore'deki Gemi İnşa Sanayi hakkında önemli konuları GESAD yetkilileri ile paylaştı. Prof. Bae tarafından yapılan sunumdaki konu başlıkları ise şöyle sıralandı: "Kore Gemi İnşa Sanayisinin Tarihsel Gelişimi, Kore Gemi İnşa Sanayi, Kore Gemi İnşa Sanayisi ile Diğer Ülkelerin Karşılaştırılması, Gemi İnşa Sanayinde Nitelikli İnsan Yetiştirilmesi, Kore'de gemi inşa sanayi teknolojisi hakkında güncel bilgiler". Güney Kore heyetinin yaptığı sunumu [www.gesad.org.tr](http://www.gesad.org.tr) sitesinden indirebilirsiniz.

**Maritime Sector will be liven up with Exposhipping**

Organized by Chamber of Shipping (DTO) and realized by the collaboration of NTSR Fair Organization and AHOY Rotterdam, the Exposhipping Europort İstanbul 2009 Fair will be opened at İstanbul Exhibition Centre on 25-28 March 2009. Broad participation from abroad is expected at Exposhipping Europort İstanbul 2009 Fair. It is indicated that the sector is planning to overcome the economic crisis during this period by creating new markets and offering price advantages through Europort İstanbul 2009 Fair. Considering that the experienced hard times will not call a halt to the trade, the officials of Turkish Chamber of Shipping (DTO) indicated that Turkey became popular in scrap vessel and second hand vessel sales by turning this crisis into an opportunity, and emphasized that decreasing prices would also bring great advantages for new shipbuilding. Europort İstanbul 2009 will be held on a 9.000 meters square area with 70% growth target. The fairground, being 7.000 meters square in the previous fair organized in 2007, gave the signals of livening up the maritime sector in 2009, and it is indicated that it will host important activities and conferences directed towards the sector at the same time.

At the Exposhipping Exhibition, where the Association of Ship Industrialist will also have a booth, latest information and updates will be provided to the association members and shipping sector. At Europort İstanbul 2009, many important names and brands will come together from a wide range of companies operating in brokerage, ship operating, chartering, ship agency, ship purchase & sales, shipyard operating, new ship building & maintenance & repair, container transport, logistic services and from ship supply industry companies and relevant banking, financing, insurance and education institutions.

**A visit to GESAD from South Korea**

Prof. Dong-Myung Bae, Faculty Member of South Korea Pukyong University, Shipbuilding and Sea Systems Department, and Prof. Dae Choul Kim from Energy Resources Engineering Department visited Headquarters of GESAD (Association of Shipbuilding Industrialists) and Yıldız Technical University. Prof. Bae shared his opinions about the Shipbuilding Industry in Korea with GESAD officials during information exchange and his presentation. The main topics of his presentation were "Historical Development of Korean Shipbuilding Industry, Korean Shipbuilding Industry, Comparison of Korean Shipbuilding Industry with other countries, education of qualified personnel in shipbuilding industry, updated information on shipbuilding industry technology in Korea". You can download the presentation of South Korean Committee from [www.gesad.org.tr](http://www.gesad.org.tr).

# Çelik “güç” ister.

P A S L A N M A Z Ç E L İ K S E R V İ S M E R K E Z İ



Paslanmaz çelik sektöründe; teknolojisi, deneyimi ve hizmet anlayışıyla sürekli büyüyen Sarıtaş; İstenilen ebat ve yüzey kalitesinde paslanmaz çelik üretimiyle, yalnızca kuruluşunuza değil, Türkiye'nin geleceğine de güç katıyor!



**SARITAŞ ÇELİK SANAYİ ve TİCARET A. Ş.**  
Yukarı Dudullu Organize Sanayi Bölgesi  
2.Cad. No: 31-33 34775 Ümraniye-İstanbul  
Tel: (0216) 466 49 00 Faks: (0216) 466 49 16

**SARITAŞ®**

“ Paslanmaz Çeliğin Markası ”

[www.saritas.com.tr](http://www.saritas.com.tr)



## SHIP INDUSTRY

**Denizcilik sektörünün sorunları masaya yatırıldı**

Küresel ekonomik krizin Türkiye'deki sektörlerle yansımalarını değerlendirmek için bir dizi toplantı yapan Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, denizcilik sektörünün önde gelenleriyle buluştu. Anadolu Hisarı'nda; tersane sahipleri, GESAD temsilcileri, turizm firmaları, armatörler ve bürokratlarla bir araya gelen Yıldırım, alınacak tedbirlerin önümüzdeki günlerde açıklanacağını belirtti. Anadolu Hisarı'ndaki Kıyı Emniyeti Sosyal Tesisleri'nde düzenlenen "Denizcilik sektörünün sorunları" konulu toplantının ardından bir açıklama yapan Yıldırım, ekonomik krizin olumsuz etkilerini değerlendirdiklerini belirtti. Yıldırım, "Denizcilik sektörünün yaşadığı sorunları konuştuk. Tersane sahipleri, armatörler, küçük kosterler, uluslararası gemi turizm şirketleri, gemi yan sanayi temsilcileri, denizcilik görevlileri ile karşılıklı konuştuk. Önümüzdeki hafta Ekonomi Koordinasyon Kurulu'nda sonuçları ve hükümetimizin tedbirlerini açıklayacağız" dedi.

**Türk Loydu'dan eğitime destek**

Türk Loydu Vakfı Teknik Eleman Yetiştirme Merkezi ve Hizmet Binası resmi açılışı Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım tarafından yapıldı. Törene; milletvekilleri, rektörler, bürokratlar ve sektör temsilcileri katıldı. Eğitim binasıyla sektörün yetişmiş iş gücü konusunda ciddi bir eksikliğini giderileceğini belirten Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, hükümet olarak denizciliği geliştirmek için çaba harcadıklarını söyledi. Son dönemde yaşanan krize değinen Bakan Yıldırım, krize rağmen siparişler açısından sektörün hala beşinci sırada olduğunu ifade etti. Krizi hafif bir şekilde atlatmak için tedbirlerin alınması gerektiğinin altını çizen Yıldırım, bu şekilde iç piyasanın da canlanacağını kaydetti. Bakan Yıldırım, "Gemisini kurtaran kaptan lafı doğru olmakla beraber bugün, değil sektörün, ülkesini kurtaran kaptandır. Herkes "ben başımın çaresine bakarım, benim bundan sıkıntım yok, hatta benim işime de geldi" anlayışı ile hareket ederse, o zaman ne bu ülkeye, ne de bu sektöre faydası olmuş olur. Gün bugündür, el birliği ile hükümet olarak biz, sektör olarak siz sivil toplum kuruluşları konuşup görüşüp bu badireleri atlatacağız. Ama belirli kesimler nedense hep olumsuz düşünceleri pompalamayı adet haline getirdiği için, vatandaşın kafasını karıştırmaya devam ediyor" dedi. Kriz sonrası döneme yapılacak en iyi hazırlığın sektör ve gemi personelinin eğitimi olduğu ifade eden Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Doç. Dr. Mustafa İnsel, "Kriz bir gün bitecek ve yeterli potansiyeli olan kurumlar, kriz sonrası rekabet avantajını yakalayacaklar" dedi. İnsel konuşmasına şöyle devam etti: "Aynı anda 200 kişiye eğitim verecek teknik eleman yetiştirme merkezinde başta gemi inşa ve onarım sektörü olmak üzere ihtiyaç duyulan nitelikli teknik eleman ve işçi yetiştirilmesinin yanı sıra iş sağlığı ve güvenliği eğitimleriyle teknolojik gelişmelerin doğrultusunda eğitimler verilmesi amaçlanılmaktadır." Konuşmaların ardından kurdele kesilerek eğitim binası gezildi. Ulaştırma Bakanı ilk dersin verildiği salona girerek, kısa bir konuşma da yaptı. Bu arada Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a sürpriz bir doğum günü pastası hazırlandı. 53 yaşına girdiğini ancak artık yaşını tersten saydığını belirten Yıldırım, pastayı keserek önce hocası olan Prof. Dr. Teoman Özalp'a ikram etti.

**The problems of the maritime sector discussed**

Organizing a series of meetings in order to evaluate the impacts of the global economic crisis on the sectors in Turkey, Binali Yıldırım, the Minister of Transport, met with the leading people from the maritime sector. Meeting with the shipyard owners, GESAD representatives, tourism firms, shipowners and bureaucrats at the Anadolu Hisarı, Yıldırım stated that the measures to be taken will be announced soon. He made a statement after the meeting titled "The problems of the maritime sector" organized at the Coast Security Social Facilities at Anadolu Hisarı. Yıldırım said that they evaluated the negative impacts of the economic crisis. "We have discussed the problems that the maritime sector faces. We have discussed mutually with the shipyard owners, ship-owners, representatives for minor coasters, international ship tourism companies, supply industry and maritime officials. Next week, we will announce the results and the measures of our government at the Coordination Committee for Economy" said Yıldırım.

**Turkish Lloyd supports education**

Center for Training Technical Staff and Service Building of the Turkish Lloyd Foundation was officially opened by Binali Yıldırım, the Minister of Transport. Deputies, university presidents, bureaucrats and the sector representatives attended the ceremony. Noting that the education building can fill a serious gap for trained labor in the sector, Binali Yıldırım, Minister of Transport, said that they, as a government, work to improve maritime sector. Also mentioning the recent crisis, Minister Yıldırım said that the sector still ranks fifth in terms of the received orders despite the crisis. He underlined that measures need to be taken in order to make it through the crisis with as little damage as possible. Yıldırım also noted that thus the domestic market would revive as well. "Although the saying that he who saves his ship is a master is true; that's not true today; today, a master is the one who saves his sector and his country. If everybody acts with the understanding 'I take care of myself, I have no problems with it, it has even worked for me', then they certainly will be no good for this country or for this sector. This is the time to act; we, as the government, will contact with you, the non-governmental organizations as the sector acting in cooperation and we will overcome these times of difficulties. But certain groups keep on confusing the people as they have made a habit of pumping negative thoughts for some unknown reason" said Minister Yıldırım. Expressing that the best preparation for the post-crisis period is educating the staff of the sector and the ships, Associate Prof. Dr. Mustafa İnsel, Chairman of Turkish Lloyd, said, "The crisis will be over one day and the establishments with enough potential will have post-crisis competitive advantage". İnsel added, "The technical staff training center, which can provide lectures to 200 people simultaneously, is intended to raise the qualified technical staff and workers needed especially by the shipbuilding and repair sector and also to provide education in parallel with the technological developments by means of the lectures on professional health and safety." After the speeches, the ribbon was cut and a tour was taken around the educational building. Meanwhile, the Minister of Transport entered the hall where the first lecture was taking place and made a short speech. Meanwhile, a surprise birthday cake was prepared for Binali Yıldırım. Stating that he's becoming 53 but that he now counts his age from backwards, Yıldırım cut the cake and gave the first piece to Prod. Dr. Teoman Özalp, who was his lecturer.



### Denizcilere tedbir paketi

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, küresel krizden etkilenen denizcilik sektörü için hazırlanacak "Tedbir Paketi"nin kısa süre içinde netleşeceğini söyledi. Krizden etkilenen sektörlerin sorunlarının ve çözüm önerilerinin görüşüldüğü Ekonomi Koordinasyon Kurulu'nda (EKK) denizcilik sektörünün sorunlarının da görüşüldüğünü aktaran Yıldırım, EKK'nın aldığı kararlarla birlikte Hazine Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Devlet Planlama Teşkilatı uzmanlarından oluşan bir heyet oluşturulduğunu ve konuyla ilgili bir rapor hazırlanacağını ifade etti. Yıldırım, hazırlanan raporun kendilerine sunulacağını belirterek, küresel krizden etkilenen denizcilik sektörü için hazırlanacak Tedbir Paketi'nin 10-15 gün içinde netleşeceğini dile getirdi. Bakan Yıldırım şunları söyledi: "Bunun için bankalarda tersanelerin kullandıkları işletme kredileri var. Onları almakta zorlanıyorlar. Bir tedbir bulunacak. İkincisi Eximbank'ın ihracat amaçlı yapılan gemilere yönelik kredi verme durumu var. Bu krediler için tersanecilerimiz zaten müracaat ettiler, yararlanmaları sağlanacak. Üçüncü olarak, bu krizde sektörün siparişlerini yerli tersanelere yaptırmaları konusu teşvik edilecek. Bu bir teminat konusu, devletin garantör olması konusu var. Bunlardan hangisi kısa vadede, hangisi daha sonra uygulanabilir, uygulanamaz, bütün bunlar çalışma gruplarının yapacağı çalışmalardan sonra ortaya çıkacak ve sonunda EKK karar verecek". Denizcilik sektörünün elinden tutacaklarını belirten Bakan Yıldırım, hiçbir sektörü yalnız bırakmayacaklarını ifade etti. Türkiye'nin milli geliri içinde yüzde 15 paya sahip olan denizcilik sektörünün iyi zamanında ve kötü zamanında yanında olmaya devam edeceklerini vurgulayan Ulaştırma Bakanı, 2003'de başladıklarında 37 tersane, 5 bin çalışan bulunan gemi inşa sektöründe, krizin kendisini hissettirmeye başladığı geçen yılın ortalarına kadar 150 tersane, 36 bin çalışan olduğunu ifade ederek; küresel kriz ile birlikte istihdamda 8-9 bin gibi bir azalma yaşandığını, öncelikle devam eden siparişlerin tamamlanması için önlemler alınacağını vurguladı.



### Fenerbahçe Vapuru müzeye demir attı

İstanbul Boğazı'nda 55 yıldır milyonlarca yolcu taşıyan ve orijinalliğini koruyan tarihi Fenerbahçe Vapuru, veda seferinin ardından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş ve Rahmi Koç'un katıldığı bir törenle Rahmi Koç Müzesi'ne teslim edildi. 14 Mayıs 1953 günü hizmete başlayan tarihi Fenerbahçe Vapuru, 55 yıl boyunca Adalar, Yalova, Kadıköy hattının en gözde gemisi olarak hizmet verdi. İstanbulluların "Boğaz'ın en güzel vapuru" diye tanımlayarak uzun yıllar keyifli seyahat ettikleri Fenerbahçe Vapuru'nun, yapılan teknik incelemeyle sefer yoğunluğunu kaldıramayacağı tespiti yapıldı. Estetik güzelliğiyle bütünleşen anılarla, İstanbulluların gönülden bağlandıkları Fenerbahçe Vapuru, müzedeki yerini almasıyla birlikte gelecek nesillerle de buluşacak ve İstanbul nostaljisi Fenerbahçe Vapuru'yla Rahmi Koç Müzesi'nde yaşamaya devam edecek.



### Precaution Package for Maritime Industrialists

Mr. Binali Yıldırım, Minister of Transportation, said that the "Precaution Package" to be arranged for the maritime sector, which was affected by the recent global financial crisis, will be clarified soon. Minister Mr. Yıldırım told that the challenges faced by the sectors affected by the crisis and relevant solutions proposed as well as challenges met by the maritime sector were discussed at the Economy Coordination Board (EKK). He expressed that a committee comprised of experts from Undersecretariat of Treasury, Ministry of Finance and State Planning Organization upon decision of the EKK, and that a report would be prepared about the issue. Also saying that the report will be submitted to his office, Mr. Yıldırım added that the "Precaution Package" to be arranged for the maritime sector, which was affected by the global financial crisis, will be clarified within 10-15 days. "As for precautions, first of all; working capital loans are available for shipyards in banks. These enterprises are facing difficulties in borrowing these loans. A means of precaution has to be there. Secondly; Eximbank may release loans for vessels built for export reason. Shipyard owners have already submitted application to this end; and they will get help in receiving these funds. Thirdly; the actors in the sector will be encouraged to have ships built in domestic shipyards during the crisis period. This is a matter of guarantee, that is, the state's being guarantor. Only after completion of the working parties' sessions, the options are eligible for the short term, long term, the ones that cannot be implemented, etc. EKK will make the final decision" he said. Minister told that a hand will be extended to the maritime sector and that they will not leave any sector alone. He emphasized that they will go on supporting the maritime sector, which contributes 15 % of the national income of Turkey, in good and bad times. Finally, Mr. Yıldırım pointed out that in 2003, when the government came to power, there were 37 shipyards with 5 thousand employees in overall ship building sector and 150 shipyards had been running with 36 thousand employees until the mid 2008, when the crisis started to be influential. Upon burst of the global crisis, employment rate was decreased by 8-9 thousand and necessary precautions will be taken to complete ongoing orders.

### Fenerbahçe Ferry anchored into the museum

Carrying millions of passengers on the Bosphorus for 55 years and maintaining its authenticity, following its farewell voyage, the historical Fenerbahçe ferry was handed over to Rahmi Koc Museum with a ceremony participated by Istanbul Metropolitan Mayor Kadir Topbaş and Rahmi Koc. Commencing service on May 14, 1953, the historical Fenerbahçe ferry served as the favorite ferry of the Adalar, Yalova, Kadıköy line throughout 55 years. Described as "the most beautiful ferry of Bosphorus" by the natives of Istanbul, who traveled on it in high spirit for many years, it was determined after technical inspections that Fenerbahçe ferry would not be able to carry the intensity of the voyage any longer. Memories integrated with its aesthetical beauty, devotedly attached by the natives of Istanbul, Fenerbahçe ferry will meet with the future generations by taking its place in the museum, and the Istanbul nostalgia will continue to subsist with Fenerbahçe ferry in Rahmi Koc Museum.

## SHIP INDUSTRY

**Denizcilik sektörünün karnesi iyi**

Türk bayraklı gemilerin 2002-2008 yılları arasındaki denetim ve tutulma istatistiklerine göre, Türk bayraklı gemilerin performansında son yıllarda giderek iyileşme görüldüğü bildirildi. Denizcilik Müsteşarlığı'ndan alınan bilgiye göre, Paris Memorandumu ve Tokyo Memorandumu haricindeki diğer memorandumlarda gemilerin denetim ve tutulma değerleri dikkate alınarak Kara-Gri-Beyaz Liste uygulaması yapılmamakta olduğu belirtildi. Buna göre, 2006 yılından itibaren Paris Memorandumu uygulamaları kapsamında Gri Liste'de olan ülkemiz, 2003 yılından itibaren Tokyo Memorandumu kapsamında da, Gri Liste'de yer alıyor. Ayrıca, Amerikan Sahil Güvenlik Birimi liman devleti uygulamaları kapsamında Türk bayraklı gemiler "Hedef Gemiler Listesi"nden çıktı. Diğer taraftan, Türk bayraklı gemilerin dünyada mevcut memorandumlar kapsamında 2008 yılında, 2007 yılına oranla daha fazla denetlenmesine rağmen, tutulma sayısı değerlendirildiğinde, performansının iyileşmeye devam ettiği anlaşıldı.

**Marine Sector gets High Grades**

According to the statistics regarding inspection and detention rate of vessels with Turkish flag between the years 2002 and 2008, it is reported that performance of the Turkish flagged vessels has been improving in recent years. In the light of the information gained from Undersecretariat of Maritime Affairs, the Black-Grey-White Lists are not applied in memorandum other than Paris Memorandum and Tokyo Memorandum considering inspection and detention rates of the vessels. While Turkey has been in the Grey List since 2006 according to the Paris Memorandum practices, it is included in the Grey List also within scope of the Tokyo Memorandum since 2003. Furthermore; Turkish flagged vessels have been excluded from the "Target Ship List"

according to the US Coast Security Unit port state implementation. On the other hand; it is understood that performance of the vessels with Turkish flag has been improving against number of detention rates all over the world although they went through more inspections in 2008 than in 2007 within the framework of the existing memoranda.

**En büyük proje**

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, ikinci tüp geçit projesi ile ilgili hazinenin sonuçlandığını ve ihaleyi Türk-Kore ortaklığı bir firmanın kazandığını açıkladı. Yıldırım yaptığı açıklamada, Marmaray Projesi'nin yanı sıra biraz daha güneyden, Haydarpaşa-Sarayburnu arasında araçların geçişine uygun bir tüp geçit projesi ihalesinin yapıldığını anımsatarak şunları kaydetti: "Bu ihale nihayet sonuçlandı. 30 Haziran'dan beri değerlendirme süreci devam ediyordu. Şu anda karar verilen firma Türk-Kore ortaklığıdır. Bu proje yap-işlet-devret modeli ile yapılacak. Dolayısıyla bir kamu kaynağı harcanmadan yapılacak bir proje. Türkiye'de bugüne kadar, tek bir proje olarak yap-işlet-devret ile yapılacak en büyük proje olma özelliğini taşıyor. Maliyeti 1 milyar 75 milyon Dolar. Proje yaklaşık 4,5-5 yıl gibi bir sürede tamamlanacak, ondan sonra da işletmeye açılacak". İki köprü'nün yükünü alacak geçidin, Avrupa Yakası'nın güney kesiminde Aksaray, Topkapı, Eminönü, Sultanahmet gibi yoğunluğu olan bölgelerden direkt karşıya geçiş sağlayarak şehir içi trafiği hafifleteceğini belirten Yıldırım, tüp geçitten minibüs ve küçük araçların geçişinin yapılacağını söyledi.

**The Biggest Project**

Mr. Binali Yıldırım, Minister of Transport, explained that the tender for the second tube tunnel project was contracted to a Turkish-Korean Corporation. In his speech, Mr. Yıldırım referred to the fact that another tender was held for a sub-sea tunnel for traffic between Haydarpaşa-Sarayburnu districts, in the south of the Marmaray Project. "The tender has been finalized. The evaluation process has been ongoing since the 30th June. The contract is awarded to a Turkish-Korean firm. This project will be implemented on the basis of build-operate-transfer model. It means that it is not necessary to allocate governmental funds to the project. The project has the largest scale as a single project in terms of build-operate-transfer model in Turkey. The project, which costs 1 billion 75 million US dollars, is expected to be completed in approximately 4, 5 or 5 years. After that, it will be put into operation" he said and also told that the passage will relieve the loads on both of the bridges and will also help relieve inner city traffic jam as it will allow direct passage from south of the European Side including Aksaray, Topkapı, Eminönü and Sultanahmet, where traffic jam is too heavy, to the other side. Finally, he said that minibuses and other small vehicles can use the passage as well.

## Sektör İçin Elele, 2. Bölgesel Bilgilendirme Toplantısı

"Sektör İçin Elele, 2. Bölgesel Bilgilendirme Toplantısı" İzmir Ticaret Odası'nda, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın katılımıyla yapıldı. Toplantıda bir konuşma yapan Bakan Yıldırım, AB standartlarını uygularken ana amaçlarının ülke menfaatleri olduğuna değinerek, "Önce Türkiye sonra AB, önce Türk insanı, sonra Avrupa'ya entegrasyon" anlayışıyla çalıştıklarını belirtti. Bakan Yıldırım, taşımacılık filosunun yenilenmesi için eski model araçların tüm vergi borçlarının silinmek suretiyle hurdaya çıkarılması konusunda da bir çalışma yürütüldüğünü vurgulayarak, 5 yılda İzmir'e toplam 6 milyar TL yatırım yaptıklarını, kruvaziyer turizmde önemli gelişme kat ettiklerini, yeni havaalanıyla bu konudaki ihtiyacı karşılandığını ve yeni bölünmüş yolları hizmete soktuklarını söyledi. Bakan Yıldırım, Balçova ilçesinden merkeze doğru trafikte sürekli sıkışıklık yaşandığını, buna çözüm getirilmesi, limanın rahatlatılması için de Alsancak Stadı'nın kaldırılması önerisinin düşünülmesi gerektiğini belirtti. Çandarlı'da yapılacak Kuzey Ege Limanı'nın YPK kararı sonrası ihaleye çıkacağını, sürecin uzamasının ÇED Raporu sürecinden kaynaklandığını dile getiren Yıldırım, İzmir için daha fazlasını yapacaklarını ifade etti. Yıldırım, "İzmir'in EXPO'yu kazanmadığını, ancak kentin ihtiyaçları neyse onun yapılacağını da vurguladı.



## Combined Efforts for the Sector, 2nd Regional Information Meeting

"Combined Efforts for the Sector, 2nd Regional Information Meeting" was held in Izmir Chamber of Commerce with the participation of Minister of Transport Binali Yıldırım. Delivering a speech at the meeting, the Minister Yıldırım mentioning that their chief objective while implementing the EU standards is the national interests, indicated that they work with the concept of "first Turkey then EU, first the Turkish people then the integration with Europe". Emphasizing that a work being carried out about scrapping the old model vehicles by writing off all their tax debts in order to modernize the transportation fleet, said they invested total of 6 billion TL in Izmir in 5 years, and made a significant progress in cruise tourism, and the needs in this direction is met with the new airport, and put the new dual carriageways into service. Minister Yıldırım indicated that traffic congestion is experienced continually from Balçova town to the City Centre, and in order to bring forth a solution to this and to relieve the harbour, it became necessary to consider about removing the Alsancak Stadium from its place. "the Northern Aegean Port to be constructed in Çandarlı will go out to the tender following the decision of Higher Planning Council (YPK), and the delay in the progress is caused by the Environmental Impact Assessment (ÇED) report process" said Minister Yıldırım and expressed they will strive more for Izmir. Yıldırım emphasized that Izmir did not win the EXPO contest, but whatever the city needs shall be done.

## 25 kursiyere sertifika

05 Aralık 2008 tarihinde Ankara'da, Milli Eğitim Bakanlığı (Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü), Denizcilik Müsteşarlığı (Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü) ve TMMOB Gemi Mühendisleri Odası arasında imzalanmış olan Protokol çerçevesinde, "Gemi Boya Denetmeni Eğitimi" Türk Loydu eğitim salonunda gerçekleşti. Eğitime Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, Gemi Mühendisleri Odası yetkilileri, İstanbul Pendik Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi idarecileri ve Türk Loydu Vakfı yetkilileri katıldı. Kursu, sektörden 20, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü'nden 5 olmak üzere toplam 25 kişi katıldı. Kurs, 24 Ocak 2009 Cumartesi günü yapılan sınavla tamamlandı. Kursta başarılı olanlar, GMO merkezinde yapılan bir törenle sertifikalarını Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş ve GMO Başkanı Tansel Timur'un elinden aldılar. Kurs eğitmenlerinin de plaket aldığı törende bir konuşma yapan Yaşar Duran Aytaş; kurs konusunda birçok insanın bilgilendirilmesi gerektiğini vurgulayarak, böyle bir çalışmanın sektör için faydalı olacağını kaydetti. Aytaş, konuşmasına şöyle devam etti: "Ben bu organizasyonda emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Birlikte çalıştığımız Milli Eğitim Bakanlığı mensuplarına da teşekkür ediyorum. Bu kursların da devamını diliyorum".



## Certificates to 25 trainees

Within the framework of the Protocol signed between Ministry of Education (General Directorate of Technical Education for Boys), Undersecretariat of Maritime Affairs (General Directorate of Shipbuilding and Shipyards) and TMMOB Chamber of Marine Engineers in Ankara on 05 December 2008, "Ship Coating Inspector Training" was held in the training hall of Turkish Loydu. General Director of Shipbuilding and Shipyards Yaşar Duran Aytaş, officials of the Chamber of Maritime Engineers, administrators of Istanbul Pendik Anatolian Maritime Vocational High School and the officials of the Turkish Loydu Foundation also participated in the training. 25 trainees in total participated in the training, made up of 20 people from the sector, and 5 people from the General Directorate of Shipbuilding. The course was concluded with the exam held on Saturday, January 24, 2009. Those who passed the exam received their certificates from the General Director of Shipbuilding and Shipyards Yaşar Duran Aytaş and the president of Chamber of Marine Engineers Tansel Timur. Making a speech at the ceremony, where the course instructors were also presented plaques, Yaşar Duran Aytaş, emphasized that many people should be informed about the course and stated that said such works would be beneficial for the sector. Aytaş continued as follows: "I would like to thank to everybody, who contributed efforts to this organization. I would also like to thank to the officials of the Ministry of Education, who we worked together. I wish these courses to continue".

## SHIP INDUSTRY

**Norveç-Türk Denizcilik Forumu**

Norveç Kraliyet Büyükelçiliği ve Innovation Norway ile T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın ortaklaşa düzenlediği Norveç-Türk Denizcilik Forumu Hyatt Regency Hotel'de yapıldı. "Denizcilik sektöründeki son gelişmeler: Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı, Gemi İnşa Sanayi ve Denizcilik Finansmanı" adı altında yapılan forumda açılış konuşmasını şeref konuğu olarak katılan Norveç Velihaht Prensi Haakon yaptı. Kısa bir konuşma yapan Haakon, Türkiye'ye gelmekten mutluluk duyduğunu söyledi. Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu da, denizcilik piyasasının sahiplerine büyük katkılar sağladığını söyleyerek sözlerine başladı. Türkiye'de gemi inşa sanayinde 2002-2007 yılları arasında hızlı bir yükselme olduğuna dikkat çeken Naiboğlu, krizle beraber yükselmede yavaşlama olduğunu ifade etti. Naiboğlu "Yoğun eğitimler ve denetimlerle, Paris Memorandumu'yla gelişme gösterdik. Amacımız beyaz listeye girmek. Rekabetçiliğin düşük iş gücü maliyetlerine dayandığını düşünmüyorum. Yeni teknolojik gelişmelere ihtiyaç duyuyoruz. Yeni tersaneler kurulmalı, ama bu tersanelerin yatırımlarla modernize edilmesi gerekmektedir" dedi. Forum Norveç Velihaht Prensi Haakon'un onuruna verilen yemekle son buldu.

**Norway-Turkey Maritime Forum**

Norway-Turkey Maritime Forum organized jointly by the Royal Norwegian Embassy and Innovation Norway and the Republic of Turkey Prime Ministry Undersecretariat of Maritime Affairs is held at Hyatt Regency Hotel. Opening statement was made by Norway's Crown Prince Haakon, who participated as the guest of honour in the Forum held under the title of "Latest developments in the maritime sector: short distance shipping, shipbuilding industry and maritime financing". Making a short speech Haakon said he was happy visiting Turkey. Undersecretary for Maritime Affairs Hasan Naiboğlu began his words by saying that the maritime sector made great contributions to its owners. Naiboğlu drew attention to the rapid growth in the shipbuilding industry in Turkey from 2002 to 2007 and indicated that the growth is now slowing down in parallel with the crisis. "We have made great progress with the Paris Memorandum through intensive training and inspections. Our aim is to enter into the white list. I do not believe competitiveness only relies on low labour cost. We are in need of new technological progresses. New shipyards should be constructed, but these shipyards should also be modernized with investments" said Naiboğlu. The Forum ended with the dinner hosted in honour of Norway's Crown Prince Haakon.

**KalDer'den İDO'ya başarı ödülü**

Türkiye Kalite Derneği (KalDer) tarafından verilen Ulusal Kalite Ödülü'nü büyük ölçekli işletmeler kategorisinde Aksa Akirlik ve Siemens Sanayi aldı. Başarı ödüllerini ise Borusan Lojistik ve İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) kazandı. Kalite Ödülü Yürütme Kurulu Başkanı, Sakarya Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Mehmet Durman, "Bu yıl, Ulusal Kalite Ödülleri'nin 16'ncı yılı. Ulusal Kalite Ödülleri, ülkemizde kalite bilinçlenmesinin artması ve toplam kalite yönetim felsefesinin yaygınlaştırılmasında önemli rol oynamaktadır" dedi. Ulusal Kalite Ödülü için büyük ölçekli işletme kategorisinde, Aksa Akirlik Kimya, Borusan Lojistik ve İstanbul Deniz Otobüsleri, operasyonel birim kategorisinde Siemens AG Türkiye Genel Temsilcisi Tıp Çözümleri, KOBİ kategorisinde ise Barem Pazar Araştırma ve Özel Eğitim Merkezi finale kalmıştı.

**DTO'da Kaptanoğlu Dönemi**

DTO Fındıklı binasında yapılan seçimde meclis başkanlığına tek aday olarak katılan Eski AKP Milletvekili Cengiz Kaptanoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı seçildi. 2007'den bu yana Meclis Başkanlığı yapan Erol Yücel ise yeniden aday olacağını kamuoyuna duyurmasına rağmen, seçimlere kısa bir süre kala, Kaptanoğlu lehine adaylıktan feragat ettiğini açıkladı. Böylece tek listeye gidilen seçimlerde, Bedri İnce, Hande Saraçoğlu ve Faruk Ürkmez divan kurulu üyesi olarak seçildi. DTO yönetim kurulu başkanlığında bir değişiklik yaşanmadı. Yeni dönemde de Metin Kalkavan Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapacak. Yönetim kurulunda yer alan diğer isimler ise şöyle: Sefer Kalkavan, Halim Mete, Rıdvan Kartal, Ö. Faruk Miras, Tamer Kıran, Şadan Kaptanoğlu Dikici, Recep Düzgüt, Ahmet Paksoy, Sualp Ömer Ürkmez, M. Alev Tunç.

**Kaptanoğlu Period at DTO**

The election was held in Fındıklı Premise of DTO (Chamber of Shipping). There, Mr. Cengiz Kaptanoğlu, Former Member of Parliament of AKP, attended as the only candidate for chairing the council. He was elected as President of Council of İMEAK Chamber of Shipping. Mr. Erol Yücel, who has been president of the council since 2007, declared withdrawal shortly before the elections in favor of Mr. Kaptanoğlu despite announcing his decision otherwise previously. Only one list was submitted for the elections; as a result, Mr. Bedri İnce, Mrs. Hande Saraçoğlu and Mr. Faruk Ürkmez were elected members of council board. Chairman of the DTO was not replaced. So, Mr. Metin Kalkavan will chair the board in the following period as well. Other members of the board of directors include Mr. Sefer Kalkavan, Mr. Halim Mete, Mr. Rıdvan Kartal, Mr. Ö. Faruk Miras, Mr. Tamer Kıran, Mr. Şadan Kaptanoğlu Dikici, Mr. Recep Düzgüt, Mr. Ahmet Paksoy, Mr. Sualp Ömer Ürkmez and Mr. M. Alev Tunç.

### Türkiye-Mısır 4. tur denizcilik istişareleri

Mısır Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Mr. Waguih Hanafi başkanlığında resmi heyetle Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu'nun evsahipliğindeki Türk heyet arasında denizcilik istişareleri gerçekleştirildi. Söz konusu istişarelere Türk ve Mısır tarafından ilgili idarelerin üst düzey yöneticilerin yanı sıra, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Dışişleri Bakanlığı üst düzey temsilcileri ve Türk denizcilik sektörünün temsilcileri de katıldı. İkili istişarelerde; iki ülke arasında Ro-Ro hattı kurulması, Marport - İskenderiye projesi, limanlar ve deniz taşımacılığı alanında işbirliği, Mersin ve Erdemli marinaları hakkında bilgilendirme, denizcilik eğitiminde işbirliği, Akdeniz Bölgesi'nde (Yumurtalık Bölgesi vb.) tersane yatırımlarında işbirliği, Mısır gemilerinin Türkiye'deki tersanelerde havuzlanarak bakım-onarımının yapılması ve gemi sökümü hususunda işbirliği, gemilerin klaslanması ve IMO kararları çerçevesinde yetki devri anlaşması sağlanması konuları ele alındı. Türk ve Mısır heyeti arasında, MARPORT Terminal Operators S.A.&EMES Shipping and Transport S.A. and Alexandria Port Authority işbirliği belgesi üzerinde de mutabık kalındı.



### İlk hidrojenli tekne yapım aşamasında

İstanbul Teknik Üniversitesi'nden 6 öğrenci, Türkiye'de hidrojen enerjili yakıt pili sistemi ile hareket edecek "İstiklal" adlı ilk teknenin yapımı için sponsor arıyor. Proje sorumlularından Murat Gürhan yaptığı açıklamada, tekneyi yapma fikrinin üniversitedeki arkadaşları ile sohbet ederken ortaya çıktığını belirtti ve şunları söyledi: "Projeye geçen yıl kasım ayında başladık. Dedik ki 'Madem tekne suda gidiyor, hidrojenli yakıt sistemi için sudan hidrojeni ayrıştırarak yararlanabilir miyiz?' Araştırdık, baktık ki hidrojeni ayrıştırma sistemi hem maliyetli, hem de hacmi çok büyük. Yani yeterli hidrojeni almamız için kuracağımız sistemin hacmi, teknedeki daha büyük. Bunun üzerine bu projeyi sadeleştirdik ve sadece yakıt pili ve basınçlı tüplerde dışarıdan alacağımız hidrojeni kullanarak hidrojenli yakıt pili sistemiyle tekneyi sevk edebileceğimiz bu projeyi düşündük". Araştırmalarını bu yönde yoğunlaştırdıklarını ifade eden Gürhan, "Danışman hocalarımızın da desteğiyle hidrojenli yakıt pili sistemi ile çalışan teknenin tasarımını ortaya çıkardık. Sonra bu tasarımı defalarca inceleyip hatalarımızı giderdik" dedi. Tekne projesinin tamamlayarak yapım aşamasına geldiklerini kaydeden Murat Gürhan, teknenin inşası için hem maddi, hem de teknik açıdan kendilerine danışmanlık yapılması konusunda sponsora ihtiyaç duyduklarını vurgulayarak sektörden destek istedi.



### Jotun yeni sezona hazır

Tekne sahiplerinin tüm gereksinimlerini karşılayacak şekilde tasarlanan Jotun'un yeni ambalajları, dünya genelinde ürünleri standart halde bulma kolaylığı sağlıyor. Ambalajlarda 11 dilde ürün tanımlanması bulunuyor. Yenilenmiş ambalajlardaki Jotun yat boyaları geniş bir ürün yelpazesine sahip. Ürün gamında; her tekne tipine uygun zehirli boyalardan, tekne bakım ürünlerine, astarlardan bağlayıcılara, macunlar, son katlar ve verniklere kadar çeşitli ürünler bulunuyor. Ayrıca bu ürünler yeni renk seçenekleri ile de farklı alternatifler oluşturuyor. Jotun tekne deterjanları, temizleyicileri, krom cilaları, pasta cilaları su hattı dahil olmak üzere tüm tekne yüzeyleri ve detayları için mükemmel koruma çözümleri oluşturuyor. Nanoteknoloji ile temellendirilen Jotun tekne bakım ürünleri, tekne yüzeylerini lekelerden arındırırken, yüzey üzerinde ayna parlaklığı elde ediyor. Jotun zehirli boyaları ise, içerdiği özel ve farklı bağlayıcılar ile dayanıklı ve pürüzsüz bir yüzey oluşturuyor.



### Turkey and Egypt go for the 4th round of Maritime Negotiations

Negotiations over maritime affairs were realized between the official delegation headed by Mr. Waguih Hanafi, Vice Undersecretary of Egypt Ministry of Foreign Affairs, and the Turkish delegation headed by Mr. Hasan Naiboğlu, Undersecretary of Maritime Affairs. In the negotiations, there were high-ranking representatives from relevant authorities of both countries and other high level representatives from Commandership of Coast Security, Ministry of Foreign Affairs and Turkish maritime sector. The subjects such as establishing the Ro-Ro line between the two countries, Marport – Alexandria Project, ports and cooperation in maritime transportation, debriefing about Mersin and Erdemli marines, collaboration in marine training, cooperation in shipyard investments in the Mediterranean Zone (Yumurtalık Vicinity, etc.), maintenance and repair of Egyptian ships in Turkish shipyards and cooperation in ship dismantling, classification of the ships and consensus on transfer of authority within scope of the IMO resolutions during bilateral negotiations. Besides; the Turkish and Egyptian delegations reached agreement on the cooperation document for MARPORT Terminal Operators S.A. & EMES Shipping and Transport S.A. and Alexandria Port Authority.

### The first hydrogen-powered boat under construction

6 students from Istanbul Technical University are seeking sponsors for building "İstiklal", the first boat to run on hydrogen-powered fuel cell in Turkey. Murat Gürhan, one of those involved in the project, explained that they, as a group of peers at university, happened to arise the idea of building such a boat while they were discussing. "We launched the project in November last year. We are inspired by asking ourselves 'Now that the boat sails afloat, why don't we resolve water into hydrogen and oxygen for hydrogen-powered fuel system?' After carrying out some research, we saw that such a system was too costly and too large to be practical. In other words; the system to be established for adequate quantity of hydrogen would be even bigger than the boat itself. Then, we decided to simplify the project and focused on the current project where we could use hydrogen to be imported via fuel cells and pressurized tubes and move the boat by means of the hydrogen-powered fuel cell system" he said. Telling that they then started concentrating on research to this end, Mr. Gürhan went on saying "We managed to design a boat to run with hydrogen fuel cell system thanks to the support of our adviser lecturers also. Later, we revised the design for several times to made corrections". He told that they have completed the boat project and advanced up to the construction stage, and asked the sector for sponsorship in terms of both financial and technical assistance for construction of the boat.

### Jotun ready for the new season

New packages of Jotun were designed in a way to meet all needs of boat owners, which makes products available in a standard form all over the world. There are descriptions of the product in 11 languages on packages. Jotun yacht paint, in its renewed packages, has a wide range of products from antifouling paints for all types of boat to boat care products, primers to cements, putties to finishing coat and lacquers. Also these products introduce many alternatives thanks to the new colors. Jotun boat detergent, cleaners, chrome lacquer, paste polishes provide excellent protection solutions for all boat surface and details, including water line. Jotun boat care products are founded with nanotechnology, and they clear all stains on the boat surface and polish surfaces like a mirror. As for Jotun antifouling paints, they allow a durable and even surface thanks to the specific and distinct cement they include.

## SHIP INDUSTRY

**Alp Özalp ile yola devam**

Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) olağan genel kurul toplantısı TÜDEV Eğitim Merkezi Konferans Salonu'nda yapıldı. Toplantıya, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Vekili Halim Mete, TÜDEV Başkanı Alp Özalp, Turkon Holding Yönetim Kurulu Başkanı Nevzat Kalkavan, Kiran Holding Yönetim Kurulu Başkan Vekili Tamer Kiran, Kaptanoğlu Holding CEO'su Şadan Kaptanoğlu, DTO Başkan Yardımcısı Bedri İnce, DTO Yönetim Kurulu üyeleri Bahri Mete, Rıdvan Kartal ve DTO Meclis Üyesi Adil Göksu ve sektör temsilcileri katıldı. Açılış konuşmasını yapan TÜDEV Başkanı Alp Özalp, Türk Deniz Eğitim Vakfı'nı, TÜDEV İktisadi İşletmesini, Tuzla Süleyman Demirel ve Çeşme Yat Kaptanlığı Merkezleri ile Piri Reis Üniversitesi'ni bir bütün olarak yorumladıkları belirtti. TÜDEV'e desteklerini esirgemeyen başta Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan olmak üzere tüm denizcilik camiasına ve oda çalışanlarına teşekkür etti. Faaliyet raporlarının okunmasından sonra, 2008-2010 Dönemi Yönetim Kurulu üyelerinin seçilmesi için bir oylama yapıldı. Oylamada TÜDEV Başkanlığı'na Alp Özalp yeniden seçildi.

**Liman özelleştirmelerine vize**

Danıştay 13. Dairesi, TCDD'ye ait Samsun ve Bandırma limanlarının özelleştirilmesine ilişkin ihale işlemlerinin yürütmesinin durdurulması istemlerini reddetti. Liman-İş Sendikası, TCDD Genel Müdürlüğü'ne ait Samsun Limanı'nın 36 yıl süreyle "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmek üzere ihaleye çıkarılmasına ilişkin işlem ile özelleştirilmesine ilişkin Çeynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.'ye verilmesine ilişkin işlemin iptali ve yürütmesinin durdurulması istemiyle Danıştay'da iki ayrı dava açmıştı. Sendika, ayrıca TCDD Genel Müdürlüğü'ne ait Bandırma Limanı'nın 36 yıl süreyle "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmek üzere ihaleye çıkarılmasına ilişkin işlem ile limanın özelleştirilmesine ilişkin yapılan ihalede Çelebi Ortak Girişim Grubu'na verilmesine ilişkin işlemin de iptali ve yürütmesinin durdurulması istemiyle Danıştay'a iki ayrı başvuru da yapmıştı.

**Karasu'ya dev liman**

Sakarya'nın Karasu ilçesinde daha önce inşa edilen limana büyük gemilerin yanaşamaması sebebiyle, yeni bir proje hazırlandı. Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, (DLH) ilçeye çok büyük bir yeni liman inşa edecek. Karasu Belediye Başkanı Ahmet Genç, DLH'nin liman projesi konusunda belediye ile sürekli irtibat halinde olduğunu belirterek, bu açıklamayla liman projesini ilk kez kendisinin kamuoyu ile paylaştığını söyledi. Genç, inşa edilecek limanın dünyanın en büyük limanlarından biri haline olacağını, bunun yanında fonksiyonlarıyla diğer limanları gölgede bırakacağını vurguladı. Genç, "Önümüzdeki sene ihale edilmesi planlanan bu limana dünyanın en büyük gemileri, tankerleri, yani bütün deniz araçları yanaşabilecek, yükünü boşaltabilecek. Bu projenin gerçekleşmesiyle Karasu dünyanın en önemli limanlarından biri haline gelecek. Limanla birlikte Karasu'dan Sakarya'ya demiryolu bağlantısı yapılacak. Bu liman çok cazip bir hale gelecek" dedi. Proje çalışması tamamlanan limanın 2009 yılında ihale edilmesi planlanıyor. Karasu'daki yeni limana artık Rusya, Doğu Avrupa ve Orta Asya cumhuriyetlerinden gelen dev gemiler yükünü boşaltabilecek. İstanbul'un denizyolu trafiği de büyük ölçüde rahatlayacak.

**On with Alp Özalp**

The ordinary general assembly of Turkish Marine Education Foundation (TÜDEV) was held at the Conference Hall of TÜDEV Education Center. Halim Mete, Deputy of the Union of Chambers and Stock Exchanges of Turkey (TOBB), Alp Özalp, TÜDEV President, Nevzat Kalkavan, Chairman of the Board of Directors of Turkon Holding, Tamer Kiran, Deputy Chairman of the Board of Directors of Kiran Holding, Şadan Kaptanoğlu, CEO of Kaptanoğlu Holding, Bedri İnce, Vice President of Chamber of Shipping, Bahri Mete and Rıdvan Kartal, Members of the Board of Directors of Chamber of Shipping, and Adil Göksu, Member of the Assembly of Chamber of Shipping attended the assembly along with the representatives of the sector. Delivering the opening speech, TÜDEV President Alp Özalp pointed out that they take the Turkish Marine Education Foundation, TÜDEV Economic Enterprise, Tuzla Süleyman Demirel and Çeşme Yacht Mastership Centers and Piri Reis University as a whole. He also thanked to the entire shipping community, including especially Metin Kalkavan, the Chairman of Chamber of Shipping, and the employees of chamber for their support to TÜDEV. After the activity reports were presented, voting took place in order to appoint the members of the Board of Directors for the period between 2008 and 2010. As a result of voting, Alp Özalp was re-elected as the President of TÜDEV.

**Visa to Privatization of Ports**

13th Department of the State Council declined requests submitted for a stay of execution of the tendering regarding privatization of the Samsun and Bandırma Ports run by TCDD. Liman-İş Industrial Union opened two lawsuits in the State Council regarding privatization of the Samsun Port which is owned by TCDD. First of the lawsuits was about tendering of the Samsun Port by means of conferring upon "the operating right" of the port for 36 years while the other was opened for cancellation and stay of execution of privatization of the Port by means of giving the right above to Çeynak Lojistik ve Ticaret A.Ş. Moreover; the Union submitted another couple of lawsuits to the State Council against privatization of the Bandırma Port owned by TCDD. One of the suits was about cancellation and stay of execution of the tendering process of Bandırma Port by means of conferring upon "the operating right" of the port for 36 years. The other lawsuit was about cancellation and stay of execution of award of the contract to Çelebi Ortak Girişim Group.

**Huge Port in Karasu**

A new project was developed for the port previously constructed in Karasu County of Sakarya Province as large ships cannot approach the dock. General Directorate of Railways, Ports and Airports Building (DLH) affiliated to the Ministry of Transportation is going to build a very big new port in the county. Mr. Ahmet Genç, Karasu Mayor, said that the DLH keeps in touch with the municipality about the port project and that he disclosed the project to the public for the first time via this interview. The Mayor emphasized that the port will be among the biggest ports in the world and overshadow the other ports due to its functions. "We are planning to open tender for the contract next year. The port will be large enough biggest ships, tankers, namely all vessels will be able to come alongside and evacuate their cargo. Upon realization that project, Karasu will turn into one of the leading ports in the world. Along with the port, a railway connection will be established from Karasu to Sakarya as well. So the port will be a very attractive facility" Mr. Genç said. The project phase has been completed already and it is planned to be contracted in 2009. Huge ships coming from Russia, East Europe and Central Asian States will evacuate their cargo in Karasu Port. As a consequence; the sea traffic in Istanbul will be relieved to great extend.

### Sarıtaş yatırımlara devam edecek

Sarıtaş Çelik Sanayi ve Ticaret A.Ş. Gebze Organize Sanayi Bölgesi'nde (GOSB) dünyanın en büyük paslanmaz çelik servis ve dağıtım merkezinin yapımına başladı. GOSB'deki toplam 160.000 metrekare arazi üzerinde inşa edilen merkezin 15 Ocak'ta gerçekleştirilen temel atma törenine; Sarıtaş Yönetim Kurulu Başkanı Ercüment Sarıtaş, Genel Müdür Selçuk Sarıtaş, Sarıtaş'ın üst düzey yöneticileri ve çalışanları, GOSB Yönetim Kurulu Başkanı Yücel Güngör, GOSB Bölge Müdürü Güher Türker, GOSB Bölge Müdür Yardımcısı Gülser Kaya, GOSB Bölge Müdür Yardımcısı Sertaç Ürkmez ve



Çeçen inşaat yönetici ve çalışanları katıldı. Yeni Paslanmaz Çelik Servis ve Dağıtım Merkezi'nin Dudullu Organize Sanayi Bölgesi'ndeki mevcut proses kapasitelerine ek olacağını bildiren yetkililer, daha yüksek kapasitede son teknoloji üretim hatlarına sahip olacaklarını ve ayrıca yüksek stok seviyesi ve geniş bir paslanmaz çelik ürün yelpazesi ile hizmet sunulacaklarını aktardılar. Yetkililer, toplam proje maliyetinin 120 milyon dolar olduğunu, ileride yapılacak ek yatırımlarla bu rakamın aşılabileceğini ifade ederek, yatırımların 2009 yılı boyunca devam edeceğini ve 2011 yılına kadar kademeli olarak hizmete gireceğini söyledi.

### 2040 yılının teknesi

Amerika Birleşik Devletleri'nde ilk defa düzenlenen ve en prestijli uluslararası çevre yarışmalarından biri olarak kabul edilen "Green Dot 2008" ödülleri açıklandı. Daha önce, "2007 Uluslararası Tasarım Ödülleri" (IDA 2007) yarışmasında "VOLITAN" adlı çevreci tekne projesiyle Türkiye'ye iki dalda büyük ödül kazandıran ODTÜ ekibi, "Çevre Oscarları" olarak kabul edilen "Uluslararası Çevreci Tasarım Ödülleri 2008" (Green Dot Award 2008) yarışmasında da 3 dalda ödül kazandı. Türk tasarım ekibi, 52 ülkeden 1000'in üzerinde projenin katıldığı yarışmada, en çevreci ulaşım aracı dalında "VOLITAN" adlı tekne tasarımıyla birinci, çevreci ürün grubunda "Su Kapanı" projesiyle ikinci olurken, kavramsal dalda da "Susuz Orman Yangını Söndürme Aracı" projesiyle mansiyona layık görüldü. Eserlerin, dünyanın önde gelen çevreci otorite ve tasarımcılarından oluşan büyük jüri tarafından değerlendirildiği yarışmada Türkiye, ülke bazında da en çok ödül olarak birinci oldu. Ödüller, Haziran 2009'da, Miami'de düzenlenecek büyük bir törenle proje sahiplerine verilecek. VOLITAN projesi, uluslararası yarışmalarda kazandığı ödüllerle dünya otoritelerince "2040 yılının teknesi" olarak kabul ediliyor.



### Sarıtaş to continue investments

Sarıtaş Çelik Sanayi ve Ticaret A.Ş. has started constructing the largest stainless steel service and distribution center at Gebze Organized Industrial Zone. The groundbreaking ceremony that took place on 15th February for the center, which is being built on a land of total 160.000 m2 at Gebze Organized Industrial Zone, was attended by Ercüment SARITAŞ, the Chairman of the Board of Director of Sarıtaş, Selçuk SARITAŞ, General Manager, senior management and employees of Sarıtaş, Yücel Güngör, Chairman of Gebze Organized Industrial Zone, Güher Türker, Regional Manager of Gebze Organized Industrial Zone, Gülser Kaya, Assistant to Regional Manager of Gebze Organized Industrial Zone, Sertaç Ürkmez, Assistant to Regional Manager of Gebze Organized Industrial Zone, and the management and employees of Chechen construction company. Pointing out that the new stainless steel service and distribution center shall be an addition to their present capacity of process at the Dudullu Organized Industrial Zone, the officials added that they will have state-of-the-art manufacturing lines and services will now be offered with high stock levels and a wide range of stainless steel products. The officials expressed that the total project costs US\$120 million, which is to be exceeded with the additional investments to be made in future, and they also said that the investments will continue throughout 2009 and the center will start operations in stages until 2011.

### The boat of year 2040

"Green Dot 2008" awards, organized for the first time in the United States of America and considered as one of the most prestigious international competitions related to environment, were announced. Having brought two grand prizes to Turkey in "2007 International Design Awards" (IDA 2007) with the environmentalist boat project called "VOLITAN", METU team was awarded 3 more prizes in "International Environmentalist Design Awards" (Green Dot Awards 2008), also known as the "Environmental Oscars". During the competition in which over 1000 projects from 52 countries competed, Turkish design team got the first place in the most environmentalist vehicle of transportation with the boat design named "VOLITAN", the second place in the environmentalist product group with the project named "Water Trap" and they were also entitled to an honorable mention in the conceptual branch with the project "Water Free Fire Extinguisher". Turkey ranked first in the competition, in which the works were evaluated by the grand jury consisting of leading environmentalist authorities and designers of the world, with the most prizes on the basis of countries. The prizes shall be delivered to the project authors with a grand ceremony to be held in Miami in June 2009. VOLITAN project is considered as "the boat of year 2040" by the authorities worldwide with the prizes that were awarded to it in international competitions.

yeni



## HPK 200 MARINE

Gemi inşaat sektöründe kullanılan **Hollanda Profilini**  
Kıvrımak için özel tasarlanmış bir model



**sahinler**<sup>®</sup>  
METAL MAKİNA ENDÜSTRİ A.Ş.



[www.sahinlermetal.com](http://www.sahinlermetal.com)  
[info@sahinlermetal.com](mailto:info@sahinlermetal.com)

Tel: +90.224.4700158  
Bursa - Türkiye

İlk makina UMO Gemi San.ve Tic.Ltd.Şti. ile beraber tasarlanıp UMO Gemi/Ereğli tesislerine teslim edilmiştir.



**yalnızca büyükler,  
büyük işler yapar...**

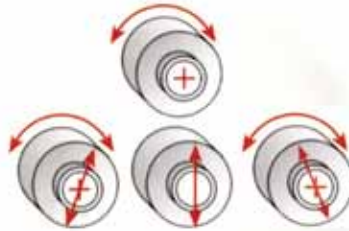
**3m x 80mm**



| Hidrolik 4 Toplu Silindir Makinası

| Model 4R HSS 30-680 NC

Kapasite	Genişlik	Kalınlık
	3m.	80mm.
Merdane Çapı	680mm	
Makina Ağırlığı	82,000kg.	



**Türkiye'nin en büyük metal kıvrma makinesiyle yolumuza devam ediyoruz.**

İzmir Yolu 22. Km Mümin Gençoğlu Cad. 16285 BURSA / TÜRKİYE +90 224 470 01 58 +90 224 470 07 70 - 470 09 05  
www.sahinlermetal.com info@sahinlermetal.com

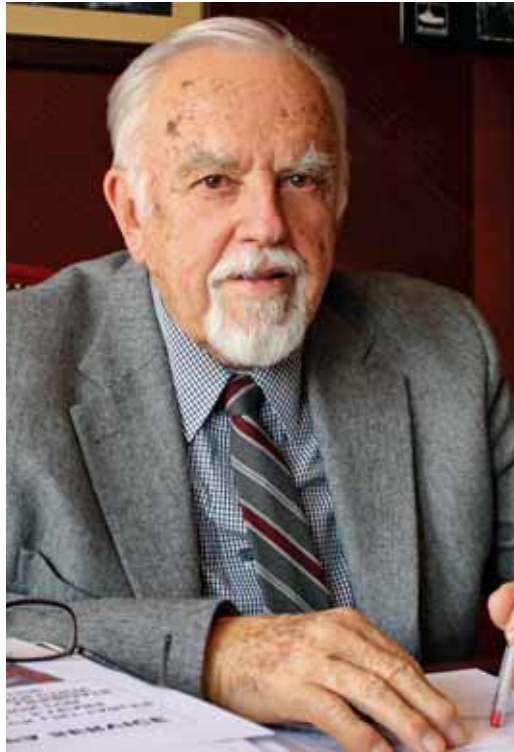
**sahinler**  
Metal Makina End. A.Ş.

# Herkes Dayandığı Kadar Dayanacak

Eski günlere dönecek olursak bize kendinizle ilgili neler anlatmak istersiniz?

1925 yılında Ankara'da doğdum. Babam, Atatürk'ün yakın arkadaşıdır. Bu arkadaşlık 1800'ün sonlarından başlayıp, "Milli Mücadele" ile devam etmiştir. Babam Milli Mücadele'de kumandanlık yapmıştır. Birkaç kere Milli Savunma Bakanlığı, on yılı aşan bir süre TBMM'de milletvekilliği yapmış bir eski generaldir. Ben ilkokuldan lise sona kadar Ankara'da okudum. Sonra İstanbul Teknik Üniversitesi imtihanını kazandım. İTÜ Makine Fakültesi öğrencisi olarak girmiştım. 1948'de de mezun oldum ve daha sonra da teknik üniversiteye asistan olarak devam ettim. O zamanlar gemi inşa sanayi diye bir sektör kolu hemen hiç gelişmemişti. Buna rağmen gemi inşa mesleğini seçip, mesleğe hevesli olarak başladım. Biz o zamanlar altı kişilik bir sınıfta okumuştuk. Arkadaşlarımın hepsi bu meslekte başarılı olmuş

**Cumhuriyet'in kuruluşundan bu yana uzun bir döneme tanıklık eden, denizcilik sektörünün duayenlerinden Prof. Dr. Teoman Özalp ile sektörde yaşanan son gelişmeleri konuştuk.**



## Everybody will hang on as long as they could

**We have discussed about recent developments in the maritime sector with Prof. Dr. Teoman Özalp, one of veterans of the maritime sector, who has witnessed a long history since proclamation of the Republic.**

Going back to the past, what have you got to share with us about yourself?

I was born in Ankara in 1925. My father was one of Atatürk's close friends. They became friends in late 1800s and remained so throughout the "National Struggle". My father played a role as a commander in the independence war. He, as a former general, became Minister of National Defense for several times beside a member of the TGNA for more than ten years. I studied from elementary to the last grade of high school in Ankara. After high school, I went to Istanbul Technical University. I was actually accepted to the Faculty of Mechanics. After I had graduated in 1948, I stayed at the same university as a research assistant. A sector named shipbuilding industry was almost nonexistent then. Still I chose shipbuilding and started my job with enthusiasm. I had studied in a classroom of six then. All my classmates became successful in this profession. I was promoted to the office of assistant professor in 1954. It was followed by being awarded professorship in 1962. Meanwhile, I obtained permission twice from the university to carry out practical studies on ship models tank in Germany and in the most famous shipyards in Hamburg. The department of shipbuilding was opened under Faculty of Mechanics in Istanbul Technical University then. We had been working for that. I was dean of the Faculty of Mechanics during that time. Then I was elected as a member of the board of directors to represent the Government in the Maritime

kişilerdir. 1954'te doçent, 1962'de de profesör oldum. Bu arada üniversiteden izinli olarak iki kez Almanya'da hem gemi modelleri tankında, hem de Hamburg'un en tanınmış tersanelerinde pratik çalışmalar yaptım. Teknik Üniversite'de Makine Fakültesi'ne bağlı bir gemi inşaatı bölümü kuruldu. Zaten kurulması için çalışmalar yapıyorduk. Bu arada ben Makine Fakültesi'nde dekanlık yaptım. Sonra Denizcilik Bankası'nda, hükümeti temsilen yönetim kurulu üyesi oldum. Orada altı yıl kadar çalıştım, ama üniversiteyi de bırakmadım. Bu dönemde sonunda, İTÜ'de Gemi İnşaatı Fakültesi kuruldu. Ben 10 sene Gemi İnşaatı Fakültesi'nde dekanlık yaptım. Bu arada Gemi Mühendisleri Odası'nda 1957'den itibaren yönetim kurullarında çalışmışım, 1964-1965'te GMO'ya başkan seçildim, altı yıl kadar da başkanlığım sürdü. Dekanlık görevim bitmeden önce, 1962'de Türk Loydu'nun kuruluşunu yapmıştık ve zaten yönetiminde de çalışmışım. 1978'de Türk Loydu yönetim kurulu başkanı oldum. 17 sene de orada başkanlık yaptım. 1980 ihtilalinden sonra 1981'de bir Danışma Meclisi kurdular. İki yıl kadar Danışma Meclisi üyesi olarak Ankara'da çalıştım. Ama üniversite ile ilişkiyi hiçbir zaman kesmedim. O sırada Doğu Akdeniz ülkeleri üniversiteleri, bir denizcilik birliği kurdular. O kuruluşun da kurucusu oldum. 10-12 yıl ikinci başkanlığı yaptım. Ankara'daki görevimden döndükten sonra büyük oğlum GEPA'yı kurmuştu. Dediler ki, "Hadi gel bizimle çalış", ben de heves ettim. Hakikaten bu meslekte bir hizmetim vardır. Ama hizmetlerimi de, gençler hep değerlendirmişlerdir. İTÜ, 2000 yılında bana "Fahri Doktora" verdi. Sonra TÜBİTAK hizmet ödülü kazandım. Mesleğimde bilinen bir adam oldum. Yayımlanan kitaplarım, rapor ve tezlerim var.

**Geçmişe tanıklık eden biri olarak denizcilik sektöründeki yaşanan büyük değişimi nasıl değerlendiriyorsunuz?**  
Türkiye'de denizciliğin hiç olmadığı günlerden bugünlere geldik. Tuzla'da 50 tersaneyi birden gördüğüm zaman, nereden nereye geldiğimize hakikaten şaşırıyorum. Biz aslında denizci bir ülke değiliz. Gemi inşa tarihinde İslam devletlerinin bazı başarıları vardır; ama esas gelişmeyi Mısırlılar, Grekler, Finikeliler ve Romalılar göstermişlerdir. Biz Selçuklularla birlikte biraz gelişme göstermeye başlamışız. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde bazı şeyler yapılmaya çalışılmış, ama deniz muhaberelelerini kaybettiğimiz zaman batıya yüzümüzü çevirmedikçe başarılı olamayacağımız anlaşılmiş. Her şeye rağmen 1800'lü yılların ilk yarısının sonlarında bir Türk donanması oluşmuş. Bu donanmanın bakımını yapmak için de bir takım tersaneler, tamirhaneler kurmak, adam yetiştirmek gerekmiş. Bu dönemde Mühendishane-i Bahri Hümayun'dan ilk mezun olanlar gemi inşaatı mühendisi olarak çalışmaya başlamışlar. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde okullar olmasına rağmen, bütün eğitim dışarıdan gelmiştir. Sonra da Cumhuriyet'in o kadar büyük problemleri olmuş ki (hala daha devam ediyor), gemi inşaatına gereken önem verilememiş. Cumhuriyet kurulduğunda yaşlı bir ticaret filosu, çalışmayan tersaneler, fazla bilgisi olmayan teknisyenler vardı. Atatürk demiş ki, "Denizciliği Türk'ün milli ülküsü olarak kabul etmeli ve onu kısa zamanda başarmalıyız" Atatürk bu sözü söylemiş, ama "Ne yaptınız bu konuda?" diye de sormamış. Her şeye rağmen bazı insanlar çıkmış demişler ki, "Ben gemi inşaat mühendisi olacağım". Bu iş yürümüş. 1938'de Ata Nutku Gölcük'te subay olarak çalışırken, 1250 tonluk Gölcük Yağ Tankeri diye küçük bir gemi yaptırmıştı. Türkiye'de ilk yapılan gemiydi. 6500 tonluk Abidin Daver Gemisi, 1960'ta Camialtı Tersanesi'nde Deniz Nakliyat'ın gemisi olarak yapıldı. 1950'den sonra ne zaman biraz liberalleşme başladı, o zaman gemi inşaatında kalkınma yaşandı.



Bank. I worked for six years there but did not leave school. At the end of that period, the Faculty of Naval Architecture was founded in Istanbul Technical University. I was in charge of administering the Faculty of Naval Architecture as dean for 10 years. Up to then, I had already held a position in the board of Chamber of Marine Engineers since 1957. I was elected chairman of the chamber for the term between 1964 and 1965. I stayed in this position for around six years. Before I left my position as dean, I had already been involved in establishing Turkish Lloyd in 1962 and I had been in charge in the board of directors. I became chairman of the Turkish Lloyd in 1978, and my tenure lasted for 17 years. In 1981, aftermaths of the coup d'etat of 1980, an Advisory Council was established. I worked as a member of the Advisory Council in Ankara for around two years. But I never stopped my contact with the university. Then universities in the East Mediterranean Countries founded a maritime union. I was its founder also. Then I worked as vice president for the same for around 12 years. By the time I completed my task in Ankara, my eldest son had established GE-PA. They invited me to join them, and I did so. I can fairly say that I have served to this sector. The young people have always appreciated my services. I was awarded the title of "Honorary Doctor" by İTÜ in 2000. Then I was awarded TÜBİTAK service prize. In the time, I have been a well-known man in my profession. I have books, reports and thesis published.

**As a witness of the history, what do you think about significant change in the maritime sector?**

I remember the days maritime was at zero level in Turkey. I really feel astonished to see 50 shipyards in Tuzla recalling the previous status we were. Actually Turkey is not a seafaring country. Islamic states had some victories in the shipbuilding history; but main steps were taken by the Egyptians, Greeks, Phoenicia and Romans. Turkish maritime started to grow upon developments that took place during the Seljuk Times. Some attempts were made during Ottoman Times; but it was only after losing the naval warfare that it was understood that we could be successful only if we turn to the West. Nevertheless, a Turkish fleet was formed in the late years of the second half of 1800s. It was needed to establish some shipyards, repairing shops and educated specialized persons in order to maintain the fleet.

## SHIP INDUSTRY



Fakat plansız bir kalkınmadı bu. Sonunda Avrupa geldi ve bizi geçti. Biz de her şeyi Avrupa'dan öğrenmeye başladık. Orada öğrendiğimizi de tam uygulayamadık. Avrupa gemi inşaatından vazgeçti, tersaneler kapılarını kapattı. Uzak Doğu'ya gitti her şey. Büyük gemi inşaatı gelişti, ama küçük gemi inşaatına fazla yüz vermez oldular. Ne zaman özel tipte gemilere dönüldü, işte o zaman burada bir patlama yaşandı. Bir potansiyel doğdu. Yan sanayinin kökü oluştu. Mühendis, işçi potansiyeli birikti. Ana sanayi gelişmeye başladıktan sonra, yan sanayi desteği alamazsa tam gelişme yaşanmaz. Yani birbirine bağlı bir zincirin içindeyiz. Onun için yan sanayi de gelişmeye başladı. İlk başlarda 15 bin kişi kaldırım dediğimiz Tuzla'daki tersanelerde, taşeronlarla beraber 50-60 bin çalışan oldu. Türkiye, gemi inşa siparişinde dünya dördüncüsü. İlk üç ise; Kore, Japonya ve Çin. Bu ülkelere yetişmeye zaten imkan yok. Onun için o grubun içinde dünya dördüncüsü olmak, aslında onların dışında dünya birincisi olmak demek. Önemli bir mesafe kat ettik, çok ilerledik. Belki çok ilerlemenin zararı bu, şimdi böyle tıkandı kaldık.

**Önce tersanelerde yaşanan kazalar, ardından ekonomik kriz sektörlerdeki bu tıkanıklığa neden oldu galiba...**

Taşeronla çalışma fikri armatörlerimizin işine geldi. Çünkü daimi adam tutmuyorlar, bu da karlı oluyor. Birçok tersane, işleri taşeronla verdi. Taşeronun kendi adamları var. Ama tersanenin güvenliği için taşeronların sorumlulukları az. Ciddi bir iş yığılması oldu. Sonunda patlamalar, kazalar başladı. Tersaneler nefes alamaz hale geldi. Bu durum gerek hükümeti, gerekse halkı bu konudan soğuttu. Tam bu sırada kriz vurdu. Krizle birlikte navlunlar düştü. Gemi piyasası böyle olunca, gemi inşaatı yürür mü? Gemi inşa sanayinde siparişlerin iptali, ödemelerde zorluklar başladı. Sonunda armatörler, inşa edilmekte olan gemileri iptal ettiler ve borçlarını ödeyemediler. Yani bu bir zincir, her şey birbirine bağlı. Sonunda da işçi çıkarmalar başladı. Masrafından kısmaya çalışıyorsun, ama bu da bir yere kadar. Ben buradaki ustabaşımı işten çıkarabilir miyim? Hayatta çıkaramam. Tersanenin bel kemiği o. Onun gibi ona yakın düzeyde bir sürü insan var, onları da çıkaramam. Onları kaybetmemeliyim, ama para vermeyecek miyim, sigorta vermeyecek miyim? Ne oldu, primleri ödemeyelim dedik. Yarın öbür gün devlet başımıza binecek. Tıkandı...

In these years; the first graduates of the Mühendishane-i Bahri Hümayun (Imperial School of Naval Engineering) started working as naval architects. Despite existence of relevant schools during the Ottoman Era, education was imported all the time. Then, the Republic faced a lot of problems (which are still ongoing) that they did not give sufficient importance to the shipbuilding. When Republic was proclaimed, there was an old mercantile fleet beside shipyards which were not used and undereducated technicians. Atatürk said "We are to regard maritime as a national ideal of the Turkish nation and achieve in short time." He said such a dictum but did not question happenings in this area later. Some individuals came up and said "I will be a naval architect". Things functioned in this way. While Mr. Ata Nutku was serving as an officer in Gölcük in 1938, he had a small ship of 1250 ton called Gölcük Oil Tanker built. It was the earliest ship built in Turkey. Abidin Daver Vessel of 6500 ton was built in 1960 as a vessel for Deniz Nakliyat Company in Camialtı Shipyard. After 1950, when liberalization was introduced, shipbuilding sector started to develop then. But it was an unplanned development process. Therefore; Europe took over us in the course of the time. So we started to learn all from Europe. But we could not duly practice what we learnt. Europe stopped building ships and shipyards were closed down as things started moving to the Far East. Building large vessels developed unlike that of small vessels. Upon rising of tendency towards special types of vessels, a burst took place here. In other terms; a good potential was arisen and roots of the sub-industry were created. The potential of engineers and laborers accumulated. Once key industry starts developing, it needs supporting by sub-industry for a proper development. It means that we are in an interconnected chain. As a result, sub-industry started to develop as well. At the beginning, we thought that the shipyards in Tuzla could not bear more than 15 thousand employees, but today the number of employees there is 50-60 thousand including subcontractors. Turkey ranks fourth in terms of receiving ship orders all over the world. It follows Korea, Japan and China. It is impossible to catch these three leading competitors. So we can say that Turkey is in the lead considering that the other three constitute a separate league. We have paved significant distance. Now we are stuck maybe because of such a rapid development of years.

**I think the cause of the deadlock at the sector is first the accidents happened in the shipyards and then the global economic crisis ...**

Ship-owners liked the idea of cooperating with subcontractors because it is profitable for them not to employ people on a permanent basis. Many shipyards have already transferred their contracts to the subcontractors. Subcontractors have their own employees. But subcontractors have only limited liability regarding security of the shipyard. First a jam of orders took place in the shipyards; it was followed by explosions and industrial accidents. Things turned to such places that there was no space for a relief. This fact de-motivated both the government and the public about this matter. The economic crisis burst at this very point and thus freight costs were reduced. Imagine how shipbuilding business could be upheld under such circumstance! Orders were canceled and payments could be hardly collected in the sector, as a consequence; ship-owners had to cancel ongoing shipbuilding projects and could not pay their debts. This is such a chain that everything is linked to each other. Finally, layoffs started. Employers can try to decrease costs and expenses. But it can be done at a certain extent only.



**Tuzla'da bir de talihsiz bir filika kazası yaşandı. Siz bu konuda ne düşünüyorsunuz?**

Uzakdoğu ve Çin malları ucuz ve kalitesi düşük. Armatörler gidip oradan mal alıyorlar. Çin malının iyi olmadığını biliyoruz, ama bakıyoruz ki en iyi kuruluşun sertifikası almış. Nasıl almış? Çünkü öyle büyük bir pazar ki bu, o kuruluş o pazarı kaçırmak istemiyor. Bana bir santim bile göstermediği toleransı, onlara sonuna kadar gösteriyor. Çünkü belge veren kuruluşların sayısı çok fazla, eğer o vermezse diğerine gidecek. Tuzla'da yaşanan filika kazası ise, herkesin başına gelebilirdi. Çünkü tekneyi attıkları yer yanlıştı. Tekne kayarken denize ineceğine, geminin bir kenarına vuruyor ve ters dönüyor. Cam kırıldığı için su doluyor. Bağlı adamlar kendilerini çözememiş ve boğulmuşlar. Belki her filika kırılmayabilirdi. Bu olay benim filikamda olmaz diyemezsiniz, çünkü bu konuda yüzde yüz konuşamazsınız. Ama filika ters düştüğü zaman kendi kendine dönmesi lazım. Kural böyle diyor. İçindeki adamların kaçabileceği bir kapının, suyun dışına çıkmış olması lazım. Bağlı olan adam panik yaptığı için kendini çözememiş, çözebilseydi kaçabilirdi. Tabii bu biraz da adamların eğitim eksikliğinden kaynaklanıyor. Herkesin iyice eğitilmesi lazım. Eğer inerken çarpma olmasaydı, kesin olarak bu kaza olmayabilirdi. O bir ihmaldir. Bu noktada GEPA adına konuştuğum için ürettiğimiz filikaların metnini yapmayacağım. Sadece şunu söyleyebilirim: Dünyada iki tip armatör vardır. Birincisi; güvenlik ve kalite arayan, personelinin güvenliği için huzurlu olmak isteyen armatör. İkincisi de, "belgeli olsun da, en ucuz olsun" diyen armatör. Maalesef dünyada yüzde sekseni bu ikinci tip armatördür. Diyorlar ki, "filikayı gemi batarken kullanacağım. Orada da belki adamlar panik olacak, filikaya bineceğine kendini denize atacak". Bu tip armatör sadece belgelere bakıyor.

**Peki, bu belgeleri nasıl alıyorlar?**

Çünkü Avrupa'daki firmaların çoğu rekabet edemedikleri için firmalarını kapatıyorlar. Lisanslarını götürüp, gidip Çin'de ortaklaşa yer açıyorlar. Şimdi o lisansla yapılan ilk prototip aslında kaliteli. Kontrol de bunlarla yapılıyor zaten. Her teknenin kontrolü yapılmaz ki, tekne test edilir ve sonra artık bir güven içinde aynı kalitede üretim yapılacağı düşünülür. Ama sonradan kalite kontrolü gevşetiliyor. İşte Çin ile bizim aramızdaki fark bu. Tabii fiyatları çok ucuz olduğu için yapabilecekleri şeyler de sınırlı. Şu anda benim maliyetimin altında bir fiyatta Çin filikası satılıyor. Bu nedenle ben ancak hakiki armatörü kolluyorum. Kısacası bizim Çin filikaları ile farkımız kalitemizdir.

**Bugünleri atlatmak için çözüm öneriniz var mı?**

Bu sıkıntıları bir günde aşacağımızı düşünmüyorum. Herkes dayandığı kadar dayanacak.

How on earth can I dismiss the master for example? Ever and never! He is the backbone of the shipyard. There are many others at the same level. I cannot dismiss either of them. Ok, I cannot afford losing them but will I not pay their salaries or insurance premiums? We decided not to pay insurance premiums. What happened then? The government will inevitably chase us. So we got stuck!

**An unfortunate boat accident happened in Tuzla also. What do you think about that?**

The goods made in the Far East and China are too cheap and low quality. Ship-owners buy cheap vessels from those companies. Although it is known that Chinese goods are poor; we see that they obtain certificates from the highest ranking body. How on earth they got it? The market is so appetizing that the body does not want to miss that market. While it does not show even smallest tolerance to us, it gives of utmost tolerance to the others. Because there are many institutions entitled to issue certificates, the clients may go to the competitors. The boat accident in Tuzla could have been experienced by anybody because the boat was thrown to the wrong place. The boat was supposed to slide onto the sea; instead it hit the vessel body and turned down. The boat made water upon breaking of the glass. The men who were tied drowned because they could not untie themselves. Every boat might have not been broken. No one can say that such a thing does not happen in her/his case because it is never definite. But normally boats have the ability to turn back if they fall down. This is what the rules say. The exit door is supposed to be on the water. Tied men could not relieve themselves due to panic. They could have survived if they had done so. This is also partially because they did not have sufficient training. Everybody in the area must be trained properly and well. If the boat had not crushed during falling, the accident can have been prevented. This is a probability only. I am not in a position to promote the boats we produce because I represent GEPA at this point. I just can say that there are two sorts of ship-owners. One is concerned about security and high quality and employees' security and welfare. The other just focuses on "certified but cheaper ones". Unfortunately; eighty per cent of the ship-owners all over the world are composed of the latter sort. They say "We will use the boat in case of sinking of the ship." Who knows if staff will take the boat or jump into the sea in panic? This sort of ship-owners is interested in seeing the documents only.

**So how do they obtain these certificates?**

Many European firms had to close down as they could not compete. Then they started business in partnership with Chinese by using their licenses. In fact; the earliest model produced under those licenses are good. Controlling is done by using these. Every single boat cannot be controlled. Rather, the model one is tested and assumed that the following ones would be at the same standards. But after the control, the quality control becomes loose. This is the exact difference between Turkey and China. Because they keep the costs too low, normally the quality of their production remains too low. Currently; Chinese boats are sold far below my production costs. Therefore, I keep up with the real ship-owners only. In short, there is a difference of quality between Turkish and Chinese boats.

**What type of solutions do you offer for overcoming these bad days?**

These challenges cannot be overcome in one day. Everybody will hang on as long as they could



Since 1875

www.dadaylilar.com

# DADAYLILAR Shipping Group

| info@dadaylilar.com | capaship@dadaylilar.com

## WE HAVE BEEN SEAS FOR 130 YEARS



OUR COMPANY HAS BEEN DEALING WITH SHIPPING FOR FOUR GENERATIONS AND NEARLY 130 YEARS.

OUR PRINCIPAL TO TRADE IN SHIPPING BUSSINES HONESTLY AND TO EXPAND OUR FLEET DAY BY DAY AND TO DELIVER SAME TO THE NEXT GENERATIONS.

WE TRANSPORT IN INTERNATIONAL SEAS BY OUR 4 GENERAL CARGO VESSELS FOR TIME BEING.



THE KEEL OF OUR 11000 DWT MULTIPURPOSE VESSEL WAS LAID AT THE END OF 2007 AND HER CONSTRUCTIONS CONTINUES AT "YALOVA ALTINOVA DRYDOCK AREAS" PRESENTLY.

OUR OWN DRY DOCK-INVESTMENTS CONTINUE AT "YALOVA ALTINOVA DRYDOCK AREAS" FOR NOW AND WE AIM TO BUILT AND REPAIR ANY VESSELS UPTO 25000 DWT IN NEXT YEARS.



OUR COMPANY WILL CONTINUE INVESTMENTS REFERRING SHIPOWNERS AND DRY DOCKING WITHOUT INTERRUPTION IN THE FUTURE.



FİRMAMIZ YAKLAŞIK 4 NESİL VE 130 YILDIR DENİZCİLİKLE İŞTİGAL ETMEKTEDİR.

AMACIMIZ DENİZCİLİK İŞİNDE DÜRÜSTÇE ÇALIŞARAK FİLOMUZU GÜNDEN GÜNE BÜYÜTMEK VE BU FİLOMUZU GELECEK NESİLLERE DEVRETMEKTİR.

ŞU ANDA 4 GENEL YÜK GEMİMİZLE TAŞIMACILIK YAPMAKTAYIZ.

11000 DWT LİK ÇOK AMAÇLI GEMİMİZİN OMURGASI 2007 SENESİ SONUNDA YALOVA ALTINOVA TERSANELER BÖLGESİNDE KIZAĞA KONMUŞ OLUP İNŞASI HALEN DEVAM ETMEKTEDİR.

YALOVA ALTINOVA TERSANELER BÖLGESİNDEKİ SAHİBİ BULUNDUĞUMUZ TERSANE YATIRIMLARIMIZ DEVAM ETMEKTE OLUP İLERKİ YILLARDA 25000 DWT A KADAR HER TÜRLÜ GEMİ İNŞA VE ONARIMINI HEDEFLEMEKTEYİZ.

FİRMAMIZ ARMATÖRLÜK VE TERSANECİLİK ALANININDAKİ YATIRIMLARINI GELECEKTE DE KESİNTİSİZ DEVAM ETTİRECEKTİR.



Cami Mah. Şehitler Cad. Oğuzhan Sk.  
No:5 34940 Tuzla / İstanbul-TURKEY  
Tel : + 90 216 447 40 10  
Faks : + 90 216 447 40 20



Savunma Sanayi Projelerinin Mutfak Yüklenicisi



ENDÜSTRİYEL MUTFAK ÜRÜNLERİ

*Gurur duyuyoruz...*



**ÜNOKS ENDÜSTRİYEL MUTFAK ÜRÜNLERİ SANAYİ ve TİCARET LTD. ŞTİ.**

Güngören Sanayi Mah. Başaklı Sk. No:6-A Çeşme Durağı Güngören-İST. Tel: 0212 507 10 71 / 642 42 13-14 Faks:0212 557 95 15  
www.unoks.com / e-mail: unoks@unoks.com

Yaşar Duran Aytaş: Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü

# Gemi Yan Sanayi Bölgeleri Kurulmasının Önemi



**“Global krizin etkilendiği alanlardan biri olan gemi yan sanayicileri krizi fırsata dönüştürüp, kendi sanayi bölgelerinin kurulması için gayretlerini hızlandırabilirler”.**

Gemi inşa sanayi, denizcilik faaliyetlerinin önemli bir bölümünü oluşturan, emek ve sermaye yoğun bir yapıya sahip bulunan, döviz ikame eden, başta demir-çelik endüstrisi olmak üzere birçok sanayi dalının gelişmesine olanak sağlamak kaydıyla yan sanayini geliştiren, teknolojik gelişmeyi sürükleyen, istihdam oluşturan ve milli deniz ticaret filosunu destekleyerek ülke savunmasına hizmet eden bu yönüyle de stratejik özelliği bulunan önemli bir sanayi dalıdır.

Gemi yan sanayi de, yaklaşık yüz bin çalışanıyla Türkiye'nin önemli sektörlerinden birisidir. Bu sektör; çelik imalatı, güverte ve bağlama donanımları, seyir, aydınlatma, soğutma iklimlendirme, yaşam mahalleleri donatımı, galvaniz, boya, yalıtım gibi birçok alanda faaliyetlerini sürdürmektedir.

## The Importance of Establishment of Ship Supply Industry Zones

**Yaşar Duran Aytaş:**

General Manager of Shipbuilding and Shipyards

**“The supply industrialists for ships, engaging in one of the realms affected by the global crisis, may turn crisis into opportunity and may accelerate their efforts for the establishment of their own industrial zones”.**

Shipbuilding industry is an important branch of industry that constitutes a considerable part of the maritime activities, that has a labor and capital intensive nature, that produces foreign exchange and develops side industry especially developing many branches of industry including iron and steel industry, that leads the technological development, that creates employment and that serves the defense of the country supporting the national shipping fleet and that thus has a strategic importance.

Supply industry for ships, on the other hand, is one of the important sectors of Turkey with approximately one hundred thousand employees. This sector engages in activities in many fields such as steel manufacture, equipment for deck and anchorage, sailing, illumination, cooling and air conditioning, equipment of living spaces, galvanization, paint and insulation. At shipyards, they assume most of the labor for shipbuilding. Most of the supply industry products produced in our country are produced at small enterprises. These enterprises cause the shipyards to be





Tersanelerde, tekne imalatında emeğin büyük bir bölümünü üstlenmişlerdir. Ülkemizde üretilen gemi yan sanayi ürünlerinin çoğu küçük işletmelerde üretilmektedir. Küçük işletmeler olması sebebiyle bu işletmeler, tersanelerin yan sanayi ürün taleplerini tam olarak karşılayamamalarına sebep olmaktadır. Ayrıca, bu işletmelerde üretimin standardize edilememesi, ürünlerin tip onayı alamamasına yol açmakta ve böylece tip onaylı ithal ürünlerin girdisine sebep olmaktadır. Ülkemizde gemi yan sanayinin teşvik edilmesiyle bu küçük işletmeler geliştirilerek, daha büyük işletmelere dönüşebilir ve tersanelerin iç piyasa talepleri karşılanabilir.

#### Yeni ve stratejik hedefler

Ülkemizin gemi inşaatına paralel olarak, gemi yan sanayisinin de kendisine stratejik hedefler seçmesi önem taşımaktadır. Gemi yan sanayi için hedef pazar olarak; ülkemiz gemi inşa sanayinin yanı sıra, gemi inşa endüstrisi oluşturmaya çalışan çevre ülkelerinden Romanya, Bulgaristan, Ukrayna, Rusya, Hırvatistan, gemi yan sanayisi zayıf ancak gemi inşaatında gelişim gösteren ülkeler olan Vietnam, Filipinler, Endonezya, Hindistan, Brezilya, gemi bakım-onarımında söz sahibi olup gemi yan sanayisi gelişmemiş ülkeler olan Singapur, BAE, Malta, Yunanistan hedef pazar olarak kabul edilebilir. Şu anda ülkemiz gemi inşa endüstrisi gerekli yan sanayi ürünlerinin sadece yüzde 50'sini yurtiçinden karşılamaktadır. Bu oranın artırılması şarttır. Ülkemizde yılda mevcut durumda 100'ün üzerinde gemi teslim edildiği düşünülürse, gemi yan sanayi ürünleri için önemli bir pazar olduğu ortaya çıkmaktadır.

unable to meet the demands for supply industry products in full as they are small enterprises. Moreover, the fact that the production is not standardized at such enterprises causes the products to be unable to get product certification and thus causes an input of import for the type certified products. In our country, the supply industry for ships may be supported, causing these small enterprises to be transformed into large enterprises and thus the demands of the shipyards can be met from the domestic market.

#### New and strategic goals

In parallel with the shipbuilding of our country, it is important for the supply industry for ships to set strategic goals for themselves. For supply industry for ships, Romania, Bulgaria, Ukraine, Russia, Croatia, being among the countries that are near and that try to establish a shipbuilding industry; Vietnam, Philippines, Indonesia, India, Brazil, being countries with weak supply industry for ships but that make progress in shipbuilding; and Singapore, United Arab Emirates, Malta and Greece that are influential in ship repairs and maintenance but do not have developed supply industries may be considered as target markets in addition to the shipbuilding industry of our country. At present, the supply industry of our country meets only 50% of the necessary supply industry products domestically. This ratio should be increased. Considering that over 100 ships are currently delivered per year in our country, it is evident that our country is an important market for supply industry products. It is important to provide investment supports such as allocation of land,



Arazi tahsisi, yatırım indirimi, vergi ve prim istisnası gibi desteklerin yatırım desteği olarak sağlanması önemlidir. Sektör, AR-GE gereksinimi son derece yüksek bir sektör olup, önemli AR-GE destekleri sektörün büyümesi için şarttır. Sertifikalama destekleri özellikle küçük üretici firmalar için hayati önem taşımakta olup, sertifikalama için gerekli akredite test laboratuvarlarının kurulması ve desteklenmesi AR-GE ile bütünleştirilmelidir. Türkiye Tersaneler Master Planı'nda gemi yan sanayi bölgelerinin oluşturulması öngörülmüştür. Yeni tersane bölgelerimizde yan sanayi bölgesi oluşturulması daha kolay, ancak Tuzla Tersaneler Bölgesi için yan sanayi bölgesi oluşturmak çok zor bir durum olarak ortadadır. Bunun için organize veya ihtisas sanayi bölgesi adı altında, gelişmeye uygun imalat yapılacak fabrika ve atölyeler şeklinde planlanıp, içinde çeşitli sosyal tesisler ve diğer ticaret alanlarının da bulunacağı yapıda hayata geçirilmesi gerekmektedir. Aydınlı'da bulunan deri sanayi bölgesi bir noktada çelik işleme ve blok imalat atölyelerinin bulunduğu sanayi alanı haline gelmiştir. Bu durum sadece kısıtlı alana sahip tersanelerin nefes borusu olmuştur.

Global krizin etkilendiği alanlardan biri olan gemi yan sanayicileri krizi fırsata dönüştürüp, kendi sanayi bölgelerinin kurulması için gayretlerini hızlandırabilirler. Dünyadaki teknolojik gelişmeleri takip etmek, ülkemizde yerli yan sanayi ürün yelpazesinin gemilerde kullanma oranını artırmak, kaliteyi yükseltmek için en önemli şey birlik ve disiplin içerisinde hareket ederek, hedefe kilitlenmektir.

discount for investments, exclusion from taxes and premiums. The sector has very high need for R&D and the R&D supports are essential for the growth of the sector. The support for certification is especially essential for the small manufacturing firms and setting up and supporting the necessary accreditation labs should be integrated with R&D. In the Shipyards Master Plan of Turkey, it is stipulated to establish a supply industry for ships. Evidently, it is easier to create a supply industry zone in our new shipyard zones and it is very difficult to create a supply industry zone for Tuzla Shipyards Zone. Therefore, the zones names organized or specialized zones should be planned as factories and workshops of manufacture as suitable for further growth and they should include various social facilities and other zones of trade. The leather industrial zone located in Aydınli has at one point become the industrial zone where steel processing and block manufacture workshops are found. It has become the windpipe of the shipyards with limited spaces.

The supply industrialists for ships, engaging in one of the realms affected by the global crisis, may turn crisis into opportunity and may accelerate their efforts for the establishment of their own industrial zones. What is most important in following up the technological developments in the world, increasing the ratio of use of domestic supply industry product range in ships in our country and enhancing quality is to act in discipline and as a whole and to focus on our goals.



**TÜRK LOYDU**  
BAĞIMSIZ, TARAFSIZ, GÜVENİLİR, UZMAN



[www.turkkloydu.org](http://www.turkkloydu.org)  
***Ulusal kuruluş, uluslararası başarı...***



MERKEZ : Tersaneler Cad. No: 26 34944 Tuzla/İSTANBUL Tel: +90 216 581 37 00 Fax: +90 216 581 38 10  
ANKARA : Atatürk Bulvarı 199/B Sefaretler Ap. D:1 06680 Kavaklıdere/ANKARA Tel: +90 312 468 10 46 Fax: +90 312 427 49 42  
İZMİR : Atatürk Cad. No:378 K:4 D:402 Kavalalılar Ap. 35220 Alsancak/İZMİR Tel: +90 232 464 29 88 Fax: +90 232 464 87 51  
MARMARIS : Atatürk Cad. 99. Sok. Ketentaş Ap. K:9 D:6 Marmaris/MUĞLA Tel: +90 252 412 46 55 Fax: +90 252 412 46 54

# GESAD Alman Yatırımcılara Sektörü Tanıttı

Gemi Sanayicileri Derneği, yurtdışından Türkiye'ye yatırım amacıyla gelen heyete, denizcilik sektörünü tanıttı. GESAD'ı ziyaret eden üç kişilik heyet burada, GESAD Genel Sekreteri Mustafa Ünar ve Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü Başkanı Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan'la görüşerek denizcilik sektörü konusunda önbilgi aldılar.

**“Alman yatırımcıları Türkiye'ye yönlendirmek istiyoruz”**

N Bankası'ndan Jörg Büsel, Chemec GmbH şirketi Müdürü Eckard Brandau ve Aybo Unternehmersberatung Danışmanlık Şirketi'nden Türk asıllı Ayşe Boness'ten oluşan heyet; aslında daha kalabalık geleceklerini, ancak heyet üyelerinden birinin trafik kazası geçirerek hayatını kaybettiğini bildirdi. Ayşe Boness, Türkiye'ye gelme nedenlerini şöyle özetledi: “Türkiye'ye Almanya'dan yatırımcılar yönlendirmek istiyoruz. Biz turizmden tutun da, tarihinden, ekonomisinden, denizciliğinden birçok alanda çalışmalar yapıyoruz. Denizcilik sektörü henüz yeni girdiğimiz bir alan, ama kısa zamanda bu konuya da adapte olup, müşterilerimizi Türk firmalarıyla

## GESAD introduced the Sector to German Investors

**Association of Shipbuilding Industrialists (GESAD) presented the achievements of the Turkish shipping sector to German investors and organized a one-day business trip at Tuzla and Yalova.**

Association of Shipbuilding Industrialists introduced the shipping sector to a commission visiting Turkey for investment purposes. The commission consisting of three people visited GESAD and contacted Mustafa Ünar, General Secretary of GESAD, and Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan, the Chair of Shipbuilding and Ship Machinery Engineering Department of Yıldız Technical University, to receive preliminary data about the shipping sector.

**Gemi Sanayicileri Derneği Türk denizcilik sektörünün başarılarını Alman yatırımcılara tanıtarak, Tuzla ve Yalova'da bir günlük iş gezisi organize etti.**





irtibata geçireceğiz. Biz mümkün olduğu kadar çok ülkeler arası işbirliği yapmak istiyoruz. Bunun haricinde yönlendirici danışman olarak, Türkiye'ye açılmak isteyen şirketlere de destek vererek, bunları Türkiye'ye adapte etmeyi hedefliyoruz. İleriki etaplarda da, öbür sektörleri getirmek istiyoruz. Önümüzdeki dönemde Türkiye'ye okul kurma planımız da var. Ashında bu vefat eden arkadaşımızın projesi idi. Bunu yeniden gözden geçirip, inşallah ölen arkadaşımızın ailesini de ikna ederek bu projeyi gerçekleştiririz”.

#### Gemilere alternatif enerji

Eckard Brandau ise, kendisinin biyogaz uzmanı olduğunu belirterek, gemilerde de biyogaz kullanılabilineceğini işaret etti. Gemilerde kullanılan atık, çürümüş sebzelerden üretilen bu yeni sistemin çok başarılı olabileceğini söyledi. Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan, bu metodun gemiler için alternatif ve çevreci bir metot olabileceğini, ama önce üzerinde fizibilite çalışması yapılması gerektiğini ifade ederek, “Gemilerde yakıtın çok büyük yer kapladığını, bu tür bir metot uygulanabilirse, iyi bir tasarruf olacağını” söyledi.

#### Ortak projelere imza atılabilir

Ardından denizcilik sektöründe önde gelen firmalardan olan Ensar Gemi ve Yan Sanayi'yi ziyaret eden heyet ve GESAD yetkilileri, burada aynı zamanda GESAD Yönetim Kurulu üyesi de olan Özkan Göksal ile görüştiler. Son dönemde yaşanan global ekonomik krizin ticaret hayatını etkilediğini ifade eden Boness, Almanya'da da bir likidite sorunu yaşadığını söyledi. İnsanların kriz nedeniyle tedirginlik yaşadığını belirten Boness, “Kriz yüzünden kimse para harcamıyor. Herkes parasını elinde tutmak istiyor. Çünkü önümüzdeki dönemlerde neyin ne olacağını kimse bilmiyor ve kimse önünü göremiyor” dedi. Ensar Gemi ve Yan Sanayi Yönetim Kurulu Başkanı Özkan Göksal, şirket olarak yurtdışına ihracat yaptıklarını belirterek, Alman heyetinin Almanya ile ilgili bilgi alışverişi açısından son derece faydalı bir görev üstlendiğini kaydetti. Göksal, ortak projeler geliştirilebileceği vurgulayarak, “Burada Almanlar için yapılacak gemiler çok” dedi. N Bankası'ndan Jörg Büsel, kendi bankalarının bir projeye destek vermesinin projenin kriterlerine bağlı olduğunu belirtti. Büsel, “Projede önemli olan projenin kendisidir. Projenin sosyal değeri ne, hedef kitle ne, AB'den onaylı mı? Biz bütün bunlara bakıp ona göre projeleri destekliyoruz” diye konuştu. AB fonu almak için hazırlanan proje üzerinde çok iyi çalışılması gerektiğini kaydeden Ayşe Boness, proje kabulleri yıl ortası yapılmaktadır. Bu nedenle şimdi başlasak bile bunu ancak 2010'a yetiştirebiliriz şeklinde



#### “We would like to lead German investors to Turkey”

The commission constituted by Jörg Bösel of N Bank, Eckard Brandau, company manager of Chemec GmbH, and Ayşe Boness of Turkish origin from Aybo Unternehmensberatung Consulting Company, stated that there actually would be more people visiting but that one of the members of the commission had a traffic accident and died. Ayşe Boness summarized their reasons for visiting Turkey as: “We would like to point out Turkey to investors from Germany. We work in many fields from tourism to history, from economy to shipping. Shipping sector is a field that we have just started working in, but we will adapt ourselves to this issue soon and we will make sure that our customers contact the Turkish firms. We would like to engage in as much international cooperation as possible. Other than that, as guiding consultant, we intend to support the companies intending to open out to Turkey, helping them to adjust to Turkey. We want to bring the other sectors in further stages. We also plan to open a school in Turkey in the period to come. Actually, this was the project of our friend who died. We may review it and realize this project hopefully, convincing the family of our deceased friend”.

#### Alternative energy for ships

And Eckard Brandau, stated that he is a biogas expert, pointing out that biogas can be used for ships. He said that this new system, which is generated from the waste, rotten vegetables used on ships, can be very successful. Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan told that this method could be an alternative and environmentalist method for the ships but that feasibility studies should be undertaken first. “Fuel takes up so much space on ships and space will be saved nicely if such a method is implemented” he said.

#### Joint projects can be implemented

Visiting Ensar Gemi ve Yan Sanayi, one of the leading firms of the shipping sector, the commission and GESAD officials contacted Özkan Göksal who is also a Member of the Board of Directors of GESAD. Pointing out that the global economic crisis experienced recently has an impact on the trade life as well, Boness said that there is a liquidity problem in Germany as well. Stating that the people are anxious due to crisis, Boness said, “Nobody spends money because of the crisis. Everybody wants to get hold of their money. Because nobody knows what's going to happen in the times to come and nobody can see what lies ahead”. Özkan Göksal, the Chairman of the Board of Directors of Ensar Gemi ve Yan Sanayi, stated that they engaged in export as a company and that the German commission assumed a very beneficial role in terms of exchange of information about Germany. Emphasizing that joint projects can be developed, Göksal said, “Here, we have a lot of ships to be constructed for Germans”. Jörg Büsel of N Bank stated that his bank's support for a project is dependent on certain criteria. Büsel said, “What matters in a project is the project itself.



konuştu. Heyete üretimini yaptığı yanmaz gemi kapılarının gösteren Özkan Göksal, ürünlerinin sertifikalı olduğunu ifade ederek, duvarda asılı sertifikaları gösterdi. Daha sonra yanmayan kapıları görme şansı bulan heyet, ürünler hakkında detaylı bilgi aldı.

#### Heyet can kurtarma botlarını inceledi

Ardından Gepa Fiberglass'ı ziyaret eden heyeti burada Gepa Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Çatal karşıladı. Gepa'da çeşitli can kurtarma botlarını ve filikalari inceleyen heyet, bu ürünlerin nasıl ve ne şekilde kullanıldığını öğrendi. Çin'in ürettiği kalitesiz filikalaların ciddi bir sorun yarattığını dile getiren Çatal, Gepa'nın filikalalarının güvenlik açısından dünyada birinci seçildiğini, bir filikanın gemiden aşağı atılsa bile bu filikalaların asla batmayacağını söyledi. Daha sonra filikalaların içine giren heyet, filikalari uzun uzun inceledi. Gepa Yönetim Kurulu Başkanı Alp Özalp ile konuşan Ayşe Boness, Gepa'nın ürünlerinden oldukça etkilendiklerini ve danışmanlıklarını yaptığı Alman şirketleri mutlaka buraya yönlendireceklerini belirtti. Alp Özalp, "Elimizden ne geliyorsa, biz buradayız, her türlü yardıma hazırız" şeklinde konuşarak, heyetle vedalaştı.

Tuzla'daki son durak ise, Torgem Tersanesi oldu. Baretlerini takıp tersane gezisi yapan heyet, gördükleri dev gemileri büyük bir hayranlıkla izlediler. Burada bir tersanede neler yapıldığını, neler olduğunu öğrenen heyet, Türkiye'de en çok ne tür gemiler yapıldığı ve gemi inşa sektörünün dünyadaki başarıları konusunda bilgi aldılar.

Ardından GESAD yetkilileri ve Alman heyet öğlen yemeğinde yorgunluk gidererek, İstanbul'un leziz balıklarından tatma fırsatı buldular. Yemekte ekibe katılan GESAD Başkan Yardımcısı Özdemir Ataseven, Türk-Alman işbirliği ile projeler üretilmesi konusunda bilgi edindi. İstanbul'u çok beğendiğini söyleyen Jörg Büsel, yoğun iş temposunda İstanbul'u pek gezmeye fırsatı bulamadıklarını, ancak fırsat bulursa mutlaka adalara gitmek istediğini söyledi.

#### Tuzla'dan Yalova'ya

GESAD yetkilileri ve Alman heyet yemekten sonra feribotla Yalova Altınova'ya geçtiler. Denizcilik sektörü açısından önemli bir nokta olmaya hazırlanan Altınova, bugün Tuzla'ya yakınlığı ile de büyük önem taşıyor. Altınova'nın önemli tersanelerinden olan Özata Tersanesi'ni ziyaret eden heyet ve GESAD ekibi, buradaki çalışmalar konusunda bilgi aldılar. Özata'da üretilen Şirketi Hayriye zamanında kullanılan 'Halas' isimli tarihi



What is the social value of the project, what is the target group and is it approved from the EU? We check all these criteria and support the projects accordingly".

Noting that a project has to be worked very carefully in order to receive EU funds, Ayşe Boness said, "Projects are approved in mid-year. Therefore, even if we start now, we can get it ready by 2010". Özkan Göksal showed the commission the fireproof doors they manufactured and pointed out that their products are certified and showed the certificates hang on the wall. Then, having found the opportunity to examine the fireproof doors, the commission received detailed information about the products.

#### The commission examined the lifesaving boats

The commission later visited Gepa Fiberglass and was welcomed by Mehmet Çatal, Vice President of Gepa, here. Examining various lifesaving boats and lifeboats at Gepa, the commission learned how and in which manner these products are used. "The low quality lifeboats produced in China constitute a serious problem. Gepa's lifeboats were chosen number 1 in the world in terms of safety and these lifeboats never sink even if they are thrown from the ship" said Çatal. Then the commission got on the lifeboats and examined them thoroughly. Speaking to Alp Özalp, Chairman of the Board of Directors of Gepa, Ayşe Boness expressed that they were quite impressed by the products of Gepa and that they absolutely will point out Gepa to the German companies that consult them. Alp Özalp said "whatever we can do, we are here and ready to help" and said goodbye to the commission.

The last stop in Tuzla was Torgem Shipyard. Putting on safety helmets and taking a tour through the shipyard, the commission watched the giant vessels they saw with fascinated eyes. The commission learned what's done and what goes on in a shipyard here and they were also informed about the types of ships built most frequently in Turkey and the success of the shipbuilding sector throughout the world.

The GESAD officials and German commission took a rest during lunch and they found the opportunity to taste delicious fish of Istanbul. Joining the group during lunch, Özdemir Ataseven, the Vice President of GESAD, was informed about the production of joint projects through Turkish-German cooperation. "I liked Istanbul very much, we did not have the opportunity to go to sightseeing in Istanbul due to our busy business schedule but I would like to visit the islands if I have the chance" said Jörg Büsel.

#### From Tuzla to Yalova

GESAD officials and the German commission traveled to Yalova, Altınova on a ferry after the lunch. Altınova, preparing to be an important spot for the shipping sector, is very important today as it



vapur, Alman heyetinin oldukça ilgisini çekti. Burada bir geminin kabuğunu gören heyet, bir geminin nasıl inşa edildiği hakkında da detaylı bilgi aldılar.

Gezinin sonunda günü değerlendiren Ayşe Boness, "Burada gördüğümüz, konuştuğumuz, tanıştığımız şahsiyetlerden çok memnun olduk. İnşallah bugün görüştüğümüz kişilerle, şirketlerle ileride çok çok güzel işler için temel atacağız. Bunun haricinde bize ilgi gösteren, saygı gösteren, bize zamanını ayıran herkese çok teşekkür ediyoruz. Biz de değerlendirmeleri yaparak Mustafa Bey sayesinde bugün çok çok önemli kişilerle tanışma imkanı bulabildik. Ne mutlu bize diyorum. Geçirdiğimiz gün için de herkese çok teşekkür ediyoruz. Bizim için çok öğretici ve eğitici bir gün oldu. Bu sektöre yeni girdik, bizim de eksikliğimiz var. Bu eksikimizi gidermeyi düşünüyoruz. İleride geldiğimizde de, inşallah iyi ve güzel işler getirerek, iyi bağlantılar kurarak, biz de danışmanlık şirketi olarak bu imkanları sizlere sunabiliriz" şeklinde konuştu.

#### "Yalova'ya destek vermeye hazırız"

Daha sonra Yalova Çiftlikköy Belediye Başkanı Metin Dağ'ı ziyaret eden heyet ve GESAD yetkilileri, burada da çeşitli görüşmeler yaptılar. Ayşe Boness, bu ziyaretten sonra Almanya'dan Türkiye'ye inşallah daha çok talep gelecek şeklinde konuştu. N Bankası'ndan Jörg Büsel, banka olarak otomobil, gemi yapımı ve uçak sanayi alanındaki çalışmalara destek verdiklerini ifade ederek, "Türkiye'deki şirketlere destek vermeye hazırız" dedi. Yalova'ya birçok girişimcinin yatırım yapmak istediğini söyleyen Başkan Metin Dağ, bu tür çalışmaların işsizliği önleyebileceğine işaret etti. Kendisinin biyogaz alanında çalışmalar yaptığını dile getiren Eckard Brandau, "Biz her gittiğimiz ülkede görüştüğümüz kişilerle işbirliği ve partner arayışı işine giriyoruz. Türkiye'de de kendimize uygun partnerler bulabilirsek, bunlar çok avantajlı olacak" dedi. Biyogazın faydalarını anlatan Brandau, bu yeni metodun enerji sıkıntısını çözebileceğini de vurguladı.

"Sanayicinin önünü açmak onlara yardımcı olmak için buradayız" diyen Belediye Başkanı Metin Dağ, "Bizim hanemize ne düşünüyor biz hazırız, biz belediye olarak üstümüze düşen her şeye hazırız. Biz arazi olarak altyapıya yakınız. Hem bizim için, hem de yatırımcı için iyi olur" şeklinde konuştu. Yalova'nın İstanbul, Bursa ve Kocaeli gibi sanayi şehirlerine yakın olduğunun altını çizen Dağ, "Marmara'nın tersaneler bölgesi orada. Zaten ilimizin batısı da turizm cennetidir. Bu nedenle Yalova büyük bir potansiyel taşıyor" dedi.



is close to Tuzla as well. Visiting Özata Shipyard, one of the important shipyards of Altınova, the commission and GESAD officials were informed about the works here. The German commission was very interested in the historical ship named Halas, which was used back in the time of Şirketi Hayriye and which is currently being repaired at Özata. Seeing a ship frame here, the commission received detailed information about how a ship is built.

Evaluating the day at the end of the trip, Ayşe Boness said, "We are very pleased with the people we saw, talked and met here. Hopefully we will lay the foundation for very very beautiful works in future with the people that we have contacted today. Other than that, we thank everybody who has cared for us, shown respect to us and spared time for us today. And we have been able to evaluate this opportunity and we have found the opportunity to meet very very important people today thanks to Mr. Mustafa. I say how fortunate for us. We thank everybody for this day we've had. It's been a very educating and informative day for us. We have just entered this sector and we have our shortcomings, too. We are thinking of making up for those shortcomings. Hopefully, when we come for a visit in future, we will bring good and nice works and we will establish good contacts and we will be able to provide you with these opportunities as a consulting company".

#### "We are ready to support Yalova"

Later, the commission and GESAD officials visited Metin Dağ, Mayor of Yalova Çiftlikköy, and they contacted various people here. Ayşe Boness said, "hopefully, there will be more demands from Germany to Turkey after this visit". Stating that they support works in the fields of automobile, shipbuilding and airplane industries, Jörg Büsel of N Bank said, "We are ready to support the companies in Turkey". Mayor Metin Dağ told that many entrepreneurs intend to make investments in Yalova, and he pointed out to the fact that such efforts can prevent unemployment. Expressing that he engages in works in the field of biogas, Eckard Brandau said, "We seek cooperation with the people we contact and we also seek partners wherever we go. And if we can find suitable partners in Turkey, this will be very advantageous". Telling the benefits of biogas, Brandau emphasized that this new method can solve the problem of energy.

"We are here to open the way for the industrialists and to help them" said Mayor Metin Dağ and added, "We are ready to do whatever we need to do, as a municipality we are ready for everything that we should do as our share. Our land is suitable for infrastructure. This is good both for us and the investors". Underlining that Yalova is close to industrial cities such as Istanbul, Bursa and Kocaeli, Dağ said, "The shipyard region of Marmara is there. And the west of our city is a heaven of tourism. Therefore, Yalova has a great potential".

emniyet, kalite ve estetikte 26 yıl...



**ensar**<sup>®</sup>  
GEMİ VE YAN SANAYİ LTD. ŞTİ.

26  
Yıl



İstasyon Mah. Hatboyu Cad. No:55 Tuzla-İstanbul / Türkiye  
Tel: +90 216 395 81 62-395 49 37 Faks: +90 216 395 99 79  
ensar@ensargemi.com www.ensargemi.com



# KAYA®

Teknik- teknolojik halat ve iş güvenliği ekipmanları üretimi ve, Yüksekte çalışma ve diğer iş güvenliği eğitimleri ile,

29 yıldır hizmet verdiği çok farklı sektörlerde, Türkiye'de lider dünyada aranan bir marka olan kaya Bundan sonra yeni yüzüyle sizlere hizmet vermeye devam edecektir.

*Kaya which is the leader in turkey, a recognized and requested trade mark in the world in different sectors with the production of*

*technique- technological ropes, work safety equipment and trainings on work at height and other occupational health and safety subjects for 29 years now has a new face with its new logo.*

[www.kayayapi.com.tr](http://www.kayayapi.com.tr)

# KAYA®

Prof. Dr. İdris Bostan: İÜ Edebiyat Fak. Tarih Bölümü Öğretim Üyesi

# Denizcilik Müzemizin Olması Anlamlı Olur

**D**enizcilik tarihi konusunda belki de ciddi olarak araştırma yapan tek tarihçisiniz. Denizcilik tarihi ile ilgilenmeye ne zaman başladınız?

Konuyla ilgilenen diğer meslektaşlarıma haksızlık etmemek için sadece deniz tarihi ile uğraşanlardan biri olduğumu söylemek isterim. 30 yıl kadar önce doktora tez konumun seçimi sırasında “Denizcilik Tarihi” araştırmalarıma başladım. Diğer konular arasında uluslararası boyutu olan, hakkında genel bilgiler dışında çok az şey bilinen bir alan olarak incelenmeye değer görünmüştü bana. Öncelikle denizciliğin siyasi tarihinden çok, yani deniz seferleri yerine deniz organizasyonunu araştırmak düşüncesiyle gemi inşanın merkezi olan Tersâne-i Âmire'nin faaliyetlerini ortaya çıkarmak istedim. Daha sonra deniz ticareti, deniz hukuku tarihi ve denizciliğin önemli isimlerinin biyografileri üzerinde arşivlerde araştırmalar yaptım.

**Yıllardır denizcilik tarihi ile ilgili araştırmalar yapan ve kitaplar yayımlayan Prof. Dr. İdris Bostan son dönemde bu eserlerine bir yenisini daha ekledi. Özellikle Haliç Tersanesi Bölgesi'nin müze ve kültür merkezi olmasını isteyen Bostan ile denizcilik tarihimizi ve araştırmalarını konuştuk.**



## A Turkish Maritime Museum would be Much Appreciated

**Prof. Dr. İdris Bostan:**

Faculty Member of Istanbul University, Faculty of Literature, Department of History.

**Carrying out extensive research and publishing books regarding the naval history for long years, Prof. Dr. İdris Bostan has recently produced another valuable work. Prof. Bostan especially wants the Golden Horn Shipyard to be turned into a museum and culture center. We have talked about our naval history and his researches.**

You might be the only historian who has conducted remarkable studies about naval history so far. When did your interest in naval history start?

To avoid offending my colleagues in this area, I should say that I am just one of those occupied in naval history. I launched my research activities about “Naval History” while I was deciding on the topic of my PhD dissertation almost 30 years ago. The topic seemed worth interest, among the others, with an international aspect and little is known about it. Firstly, I wanted to disclose activities carried out by Tersâne-i Âmire, hub of the ship architecture, to learn about overall naval organization rather than political naval history, that is naval excursion. Later, I searched the archives about leading persons in the areas of maritime trade, maritime law and maritime.

You have made research about Ottoman maritime so far. The Golden Horn was the most important station for the Ottoman maritime. Today, you are leading the people who want to turn this place into a museum. Can you tell us your suggestions about this subject?

The Golden Horn has been used as center of ship architecture industry for almost 500 years since

Siz özellikle Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki denizcilikle ilgili birçok araştırma yaptınız. Osmanlı döneminde denizciliğin kalbi Haliç'te atıyordu. Siz bugün bu bölgenin bir müze haline dönüştürülmesini isteyen isimlerin başında yer alıyorsunuz. Bu konudaki önerilerinizi anlatır mısınız?

Haliç, Osmanlılar döneminden itibaren yaklaşık 500 yıldır gemi inşa sanayinin merkezi olarak görev yapıyor. Bugünkü Karaköy'den Kağıthane'ye kadar farklı dönemlerde gemi yapımı ve onarımı amacıyla kurulan tezgahlarda, imalathanelerde, depolarda binlerce sanatkar çalıştı. Burada gemi sanayii bakımından üç ayrı teknolojik döneme ait gemiler yapıldı. Kürekli dönemde kadirga ve benzeri türde gemiler, yelkenli dönemde kalyon çeşitleri ve buharlı dönemde vapur makineleri inşa ve imal edildi. Tersâne-i Âmire'de sadece XVII. yüzyıl için yaptığım araştırma sonuçlarına göre söyleyeyim, bir yüzyıl içinde 1000'den fazla gemi inşa ve tamir edilmişti. Böyle önemli bir bölgede bugün de geçmişten günümüze intikal eden çok değerli yapılar bulunmaktadır. Bunlardan III. Selim devrinden kalma havuzla birlikte birlikte tarihî üç havuzun bulunduğu bugünkü "Haliç Tersanesi" bölgesi özellikle dikkate alınmalıdır.

Sadece yurtdışındaki müzeleri görerek imrenmek yerine en az onlar kadar tarihî geçmişe sahip bir müzemin olması anlamlı olur diye düşünüyorum. Müzecilik, mevcut malzemeyi depolamak olmadığına göre elbirliğiyle ve yeni bir müzecilik anlayışıyla, gerekirse eski örnekleri yeniden inşa etmek suretiyle deniz tarihi ve kültürümüzün bütünü temsil edecek bir içeriği bulunmalı bu yeni Denizcilik Müzesi'nin diye düşünüyorum.

**Katip Çelebi'nin Tuhfetü'l-kibar fi Esfari'l-Bihar diye 17. yüzyılda yazılmış kitabının denizcilikle ilgili bölümlerini Denizcilik Müsteşarlığı'nın desteği ile bizlere kazandırdınız. Bize biraz bu kitaptan ve Katip Çelebi'den bahsedebilir misiniz?**

Tuhfetü'l-kibâr Osmanlı denizciliğinin XVII. yüzyıl ortalarına kadar gelen bir dönemin denizcilik tarihidir. Deniz seferleri ve kaptan-ı deryalar kadar denizcilik teşkilatı da anlatılır kitapta. Yazarı Kâtip Çelebi, XVII. yüzyılın adından en çok bahsedilen, pek çok konuda kitapları olan ünlü bir bilgini ve aydındır. Özellikle devlet adamlarının bu kitabı okumasını, tarih ve coğrafyayı iyi bilmeleri gerektiğini eserinde ısrarla vurgulayan Kâtip Çelebi, güzel bir tesadüf olarak da bu sene UNESCO tarafından doğumunun 400. yıldönümünde anılması kararlaştırılan ilim adamları arasında yer almıştır.

**Tarihin derinliklerinden bugüne kalan kaynaklar, özellikle askeri denizcilik tarihi hakkında yeterli bilgi veriyor mu?**

Kitabî kaynaklarımızın birkaç istisna dışında bu konuda çok faydalı olduğunu söylemek mümkün değil. Osmanlıların son dönemlerinde M. Şükrü ve benzeri yazarların bilgileri esas itibarıyla Katip Çelebi'yi kaynak kullandığı için pek orijinal sayılmaz. Sadece Safvet Bey, belki de deniz tarihi için ilk defa belgeleri gündeme taşımıştır ve asıl kaynaklar, başta Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Topkapı Sarayı Arşivi ve Deniz Arşivi gibi arşivlerde bulunan Osmanlı belgeleridir. Tabii burada Osmanlı Devleti'nin ilişki halinde olduğu en eski dönemlerden itibaren başta Venedik olmak üzere diğer İtalyan şehir devletleri, Dubrovnik, İspanya, Fransa, İngiltere, Danimarka, Hollanda ve Rusya gibi pek çok devletin arşivlerinde hem Osmanlıca ve hem de kendi dillerinde belgeler, deniz haritaları ve hatta gemilerle ilgili görüntü malzemeleri bulunmaktadır. Bu sebeple "Denizcilik Tarihi"nin çok zengin bir arşiv malzemesine sahip olduğunu belirtmek gerekir.

**Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire, Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Osmanlılar ve Deniz, Tuhfetü'l-kibar fi esfari'l-bihar gibi eserleri hazırladınız. Bu çalışmalar çok kolay olmasa gerek... Tersâne-i Âmire kitabı benim doktora tezidir. Türk Tarih Kurumu'nda**



Kalyon Devrinde Haliç Tersanesi

the Ottoman times. Thousands of artisans have been employed in the looms, mills and storehouses for ship architecture and repairing in differing periods from today's Karaköy to Kağıthane. Ships representing three technological times were built in this era. During the rowboat period, galiots and similar ships were built while a variety of galleons were built in the sailing ship period and steamers in the steamship period. As far as I have learnt from my researches about the 17th century in Tersâne-i Âmire so far, more than 1000 ships were built and repaired in one century only. Today, there are also such precious bodies transferred from the past to today in such an important area. Of those; "Golden Horn Shipyard" zone, which consists of the pool remaining from the era of Selim III along with the historical three pools, needs particular attention.

In my opinion, we had better have a museum with a rich historical background instead of appreciating the museums abroad only. As museum studies are not about storing available materials only, such a prospective Naval Museum should have a content to represent entire of the Turkish naval history and culture, by reconstructing the old patterns if required, in cooperation and a new museum approach, in my opinion.

**With support of the Undersecretariat of Maritime Affairs, you have managed to enrich our literature with chapters regarding maritime of the book titled "Tuhfetü'l-kibar fi Esfari'l-Bihar" (A Gift to the Adults about Naval History) written by Katip Çelebi in the 17th century. Can you please talk about the book and Katip Çelebi as well?**

Tuhfetü'l-kibâr depicts the Ottoman Naval History up to the mid 17th century. The book tells about not only the naval excursions and fleet admiral (kaptan-ı derya) but also the maritime organization. Author Kâtip Çelebi is the most reputable scholars of the 17th century with many books written in a variety of issues. Kâtip Çelebi attached particular importance into his book about the necessity of the statesmen's reading this book and being quite knowledgeable about history and geography. This year, he, coincidentally, has been listed among the scholars determined by UNESCO to be commemorated in their 400th birth year.

**Do the resources inherited from the old times provide adequate information especially about naval maritime history?**

I cannot say that our written sources such as books are useful in this respect; a few of them are exceptional. Because information reported by M. Şükrü and the others during the late Ottoman era refers to Katip Çelebi's writings as main resources, it cannot be regarded original. Only Safvet Bey has brought up those documents to the agenda maybe for the first time for the naval history and the original resources include the Ottoman papers led by the Ottoman Archives of Prime Ministry, the Topkapı Palace and the Naval Archives.



Günümüzde Haliç Tersanesi

yayımlandı. Bu tez için araştırma yapmaya başladığım zaman üzerinden 30 yıl geçti. Çeşitli makalelerle denizcilik tarihini teknolojiye kültür, deniz ticaretinden teşkilatına kadar incelemeye çalıştım ve bunları “Osmanlı Denizciliği” kitabımda topladım. Osmanlı gemilerinin otantik görüntülerini arşiv belgelerinin tanımlaması ile birleştirmek için “Osmanlı Gemileri” kitabını hazırladım. Kâtib Çelebi'nin Tuhfetü'l-kibâr'ı ise son iki yılda yaptığım çalışmaların sonucudur. Bu bir telif eseri olmadığı için öğrencilerimin de yardımıyla kısa sürede tamamlanmış oldu. Burada Denizcilik Müsteşarlığı'nın kitabın hazırlanması ve en iyi şekilde basımı için gösterdiği fedakarlığı takdirle anmak isterim. Ayrıca bundan sonra yapılacak yeni çalışmalar için de beni cesaretlendiriyorlar. Mesela yeni bir proje olarak bugünlerde Barbaros Hayreddin Paşa'nın Gazavâtı'nı edisyon kritik yapmak ve yayınlamak konusunda beni teşvik eden Denizcilik Müsteşarı Sayın Hasan Naiboğlu'na burada teşekkür etmek isterim.

**Son olarak gemi sanayicilerine ve denizcilik sektörüne nasıl bir mesaj vermek istersiniz?**

Günümüzde gemi inşa sanayinin bazı aksamalara rağmen büyük bir hızla geliştiğini görmekten mutluluk duyuyorum. Sanki tarihteki fonksiyonuna geri dönüş gibi geliyor bana denizcilik sektörü. Osmanlılar devrinde imparatorluğun gemi inşasına uygun bütün sahillerinde tersaneler bulunuyordu. Bugün aynı anlayışın geri gelmeye başladığını görmek hayli sevindirici. Ancak bunu yaparken bugünün modern sanayileşme kriterlerini dikkate almak ve insan için önemli olan yaşam kalitesini korumak esas olmalıdır. Denizcilik sektörü denizciliğin sadece deniz nakliyatından ibaret olmadığını, deniz tarihi ve kültürüne, bunların araştırılarak denizciler arasında yaygınlaştırılmasına da en az taşınabilir kadar değer vermesini bekleriz. Daha henüz ne resmi kurumların, ne de özel teşebbüsün desteklediği bir Deniz Tarihi Araştırmaları Merkezi'nin kurulmamış olması büyük bir eksiklik. Bunun önemi kavrandığı zaman, pek çok şeyin yoluna gireceğini düşünüyorum. Bu sektör henüz geçmişte dikkate alınmaya değer bir denizcilik geçmişi olduğunu anlamış görünmüyor. Mesela deniz taşımacılığında dev bir sektör haline gelen İDO ve DTO'nun öncülüğü ve desteğiyle evvelimlerde bir denizcilik ihtisas kütüphanesi kurulması ve tarihi iskelelerden biri buna tahsis edilerek dünyada yayımlanan bilimsel kitaplar başta olmak üzere ciddi bir koleksiyon oluşturulması, denizcilikle ilgili dergilerin toplanması ile işe başlanabilir. Bu sayede deniz tarihi ve kültürüne meraklı olan herkesi bir araya getirme imkanı da yakalanmış olur. Böylece denizcilik konusunda ezbere ve kalıplaşmış bilgiler üreten bir toplum olmaksızın kurtulmanın ilk adımı da atılmış olur.

In addition; there are documents in both Ottoman language and their native languages beside sea maps, illustrations and materials concerning the ships in the archives of many states with which Ottoman State has been in relation, mainly including Venice and the other Italian city states as well as Dubrovnik, Spain, France, England, Denmark, Netherlands and Russia. Thus; it should be noted that the “Naval History” has a very rich collection of materials in the archives.

*Ottoman Maritime Organization: You have compiled many works such as “XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire” (State-Run Shipyard in the 17th Century), “Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri” (Ottoman Rowboats and Sailing Ships), “Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği” (Ottoman Maritime from the State to the Empire), “Osmanlılar ve Deniz” (Ottomans and the Sea), and “Tuhfetü'l-kibar fi esfari'l-bihar” (A Gift to the Adults about Naval History). You must have exerted significant effort for these ...*

The book titled “Tersâne-i Âmire” is my doctoral thesis. It was published in the Turkish Historical Society. It has elapsed 30 years since I carried out the earliest research for the thesis. In the meanwhile, I have tried to examine naval history from technology to culture, maritime trade to the naval organization in various papers and compiled all these in the book titled “Osmanlı Denizciliği” (Ottoman Maritime). Also I prepared the one titled “Osmanlı Gemileri” (Ottoman Ships) in order to combine authentic views of the Ottoman ships with descriptions of the documents in the archives. As for Tuhfetü'l-kibâr of Kâtib Çelebi, it is result of the studies I have carried out in two years. Since this is not a copyright material, I could manage to finish the project in a short time thanks to my students' assistance. At this stage, I hereby appreciate the invaluable efforts invested by Undersecretariat of Maritime Affairs for compilation and best publication of the book. The Undersecretariat also encourages me for further studies to conduct in the future. I would like to thank to Mr. Hasan Naiboğlu, Undersecretary of Maritime Affairs, who recently encourages me to edit and publish Gazavâtı of Barbaros Hayreddin Paşa as a new project these days.

**Finally, what would be your message for the Shipbuilding Industrialists and overall maritime sector?**

I am happy to see that shipbuilding industry has been remarkably developing in these days despite some drawbacks. The naval sector seems likely to be regaining its previous function in the past. There were shipyards on all coasts eligible for shipbuilding in the Ottoman Period. The same approach has been recently approximating. It is good to see. However; while doing this, it must be essential to consider modern industrialization criteria of today and maintain life quality important for human beings. We expect the maritime sector accepts that maritime affairs is not limited to sea transport solely; and importance should be placed to the naval history and culture, and importance should be attached to popularizing these among mariners as much as to the sea transport. It is a real concern that a Naval History Research Center supported by governmental bodies or private entrepreneurs has not been founded yet. Once importance of that is understood, many other things will follow, I think. This sector does not seem to have understood yet that it has a magnificent maritime naval history. In the first place, for example, a naval specialization library can be established under leadership and sponsorship of İDO (Istanbul Sea Buses) and DTO (Chamber of Shipping), which have become a great sector in sea transport, and one of the historical decks can be designated to this end, a noteworthy collection can be derived in a way to include mainly scientific books published all over the world, and reviews about maritime can be collected. In this way; everybody interested in naval history and culture may convene as well. So, we may take the first step towards avoiding a society replicating stereotyped information about maritime.

Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan:YTÜ Gemi İnşaatı ve Gemi Mak. Müh. Böl.

# Gemi Sanayimiz



Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan

Türkiye gemi sanayi sektörü, İstanbul, Kocaeli ve Yalova'dan Konya'ya, hatta Gaziantep'e kadar uzanan, sayısı 2000'e varan doğrudan üretim yapan ve hizmet sağlayan kuruluşları ile dev bir çarktan oluşmaktadır. Türk gemi sanayisi, ihtisaslaşmış firmaları ile artık yabancı yapım listelerinde doğrudan tercih ediliyor, sivil ve askeri gemilerde gün geçtikçe yerli katkı oranını artırıyor, özetle dünyada etkin rekabet eden bir konumda tam yol ilerlemektedir. Gemi ve yat inşaatında ulaştığımız dünya konumu ve itibarı yanında, sağladığı katma değer in ülkemize çok yönden yansıdığı her kesim tarafından iyi bilinmektedir. Bu başarı, yetmiş iş gücünü oluşturan işçilerimizin, mühendislerimiz ve teknik uzmanlarımızın alın terinin, girişimci ve cesaretli sanayicilerimizin gayretleri ile yoğunlaşması yanında, ilgili devlet kurumlarımızın himayesi ve desteği, Türk Loydu ve uluslar arası klas kuruluşlarının destekleri ve emekleri unutulamayacak eğitim ve araştırma kurumlarımızın katkıları ile oluşmuştur. Bugün

**Bugün yabancı yapım listelerinde, bazı Türk Gemi Sanayi ürünlerimiz "marka" olarak tek veya tercih edilen seçenek haline geldiğini görmekteyiz. Yat ve mega yat inşaatında halen dünyada ilk üçe girme başarımız yanında, 2009'da daha üst sıralara tırmanıyoruz.**



## Our Ship Industry Sector

**Prof. Dr. Ahmet Dursun ALKAN**

Yıldız Technical University, Department of Naval Architecture and Marine Engineering

**Today we see some Turkish-made Ship Industry products as the only or preferred option as a "brand" in maker lists abroad. Beside being listed in the world's top three in yacht and mega yacht construction, we are climbing further upwards in 2009.**

Turkish ship industry is a huge body composed of almost 2000 organizations involved in direct production and providing service located in a wide range of cities from İstanbul, Kocaeli and Yalova to Konya, even to Gaziantep. Turkish ship industry is directly preferred on international maker lists and has been increasing domestic contribution in civil and military ships day by day, in short, it has been proceeding as an effective competitor all over the world at full speed thanks to its specialized firms. All groups in Turkey know very well that the added value born by the sector is reflected onto the country itself from many aspects in addition to the global status and prestige we gained in ship and yacht construction. Such success was harvested with great efforts of our well-trained workmen, engineers and technical experts as well as steps taken by entrepreneurs and brave industrialists. We also owe this success to defense and support of relevant official organizations, Turkish Loydu and international classification societies, and contributions of unforgettable education and research institutions. Today we see some Turkish-made Ship Industry products as the only or preferred option as a "brand" in maker lists abroad. Beside being listed in world's top three in yacht and mega yacht construction, we are climbing further upwards in 2009. Furthermore; Turkish ship industry has been capable of criticizing itself in all aspects and correcting its mistakes.

yabancı yapım listelerinde, bazı Türk Gemi Sanayi ürünlerimiz 'marka' olarak tek veya tercih edilen seçenek haline geldiğini görmekteyiz. Yat ve megayat inşasında halen dünyada ilk üçe girme başarımız yanında 2009'da daha üst sıraları tırmanıyoruz. Bunun yanında Türk gemi sanayi sektörü tüm tarafları ile eksiklik ve hatalarını görerek üzerine gitmesini de bilmıştır.

Dünya genelinde yaşadığımız sıkıntılı bu dönemde; çevreye duyarlı, yeni tip enerji kullanan, enerji maliyeti düşük ve yenilik (1) getiren ürünlerin tam rekabet edebileceği ve istikrarlı kalkınmayı getireceği strateji uzmanları tarafından sıkça vurgulanmaktadır. Avrupa Birliği'nin rekabetçi dinamik bilgi toplumu oluşturması ve yapısal reform stratejisi merkezinde yenilik olgusu yer almaktadır [1a]. Dünya gemi sanayi ürünlerinin % 35'ini elinde bulunduran Avrupa'nın 'yenilik ve ilerlemenin motoru' ünvanı vererek baş köşeye oturttuğu Avrupa gemi sanayi sektörü ürünleri, kıtadaki tersanelerin iki katı kadar gelir elde etmektedir. Yine Avrupa'da gemi sanayi ürünleri gemi değerinin % 70'ini oluşturmakla birlikte, bu oran askeri gemilerde daha da yüksek bir değerdedir [1b]. Güney Kore'den gemi inşaatı öğretim üyesi Prof. Bae, gemi inşaa sanayisinde dünya liderliğini elde edebilmeyi altı etkene bağlamaktadır [2]. Bae, bu etkenler arasında teknolojik yenilik ve bunun arka planı olan Ar-Ge ve Eğitim yatırımlarını güçlendirilmesi etkenlerine yer vermiştir. Dünya nüfusunun yarısını barındıran Asya'nın, gelecekte de önemini sürdüreceği beklenmektedir.

Gemi sanayi açısından 2008 yılında Türkiye'de önemli gelişmeler yaşanmıştır. İzlediğim ve az ya da çok katkı yapabildiği bazı çalışmaların özetlerini okuyucularımızla paylaşmaktan memnunluk duymaktayım.

Türkiye'nin deniz kültürünü evrensel deniz kültürüyle buluşturmayı amaçlayan, 2002 yılında ilki yapılan II. Deniz Kültürü Festivali, 22-26.10.2008, çocuklardan yetişkinlere, denizciliğe meraklı olanlardan uzmanlara kadar denizciliğe gönül veren uluslar arası kitleyi bir araya getirmiştir. Türk denizciliğini dünyaya tanıtım yolunda büyük adımlar atan Deniz Kültürü Derneği'nin düzenlediği festivale davet ettiği Kaptan Cousteau'nun araştırma ekibi ülkemize ikinci defa şeref vermiştir[3].

Milli ülkemiz Türk Denizcilik sektörünü dünyaya tanıtmak, Gemi Sanayimizi yerli ve yabancı alanlarda temsil etmek, dünyadaki rekabette var olduğunu gösterme ana amaçları doğrultusunda sosyal ve kültür etkileşime davet eden Gemi Sanayi Dergisi, Türkçe ve İngilizce yayınlanarak Türkiye'de 1,500 yurtdışında ise 1,000 okuyucuya ulaştırılmaktadır. Dergi aynı zamanda internet ortamında izlenebilmektedir[4]. 2000 yılından bu yana sürekli artan sipariş sayımız ve doluluk oranı, mevcut tersanelerimizin imkanlarının genişletilmesine, başta Yalova ve Karadeniz bölgelerimiz olmak üzere yeni tersane alanlarının açılmasını beraberinde getirmiştir. Yoğun iş ortamı, İş Sağlığı ve Güvenliği sorunlarını artırmıştır. Meclis Araştırma Komisyonu ve ilgili kuruluşların tavsiyeleri ve takibi ile tüm taraflar eksiklik ve hataların üzerine gitmiştir. Bu derginin önceki iki sayısında [5], İş Sağlığı ve Güvenliği eğitimi çerçevesinde



### Important developments in 2008

In these difficult times all over the world, strategists often emphasize that the goods, which are environment-friendly, use new types of energy, have lowered energy cost and bring about innovation, can compete at full and lead stable development. The European Union forms a competitive dynamic information society and has a constructivist reformation strategy on the basis of the concept of innovation [1a]. Europe names and crowns the products of the European ship industry as "motor of innovation and progress". These products hold 35 per cent of the whole world's ship industry products, and attract as much revenue as twice of the shipyards of the continent. Similarly; ship industry products in Europe account for 70 per cent of the ship value, while it is even higher for military vessels [1b]. Prof. Bae, Lecturer in Ship Construction Department in South Korea, thinks that being leader in shipbuilding industry in global market relies upon six factors [2]. Prof. Bae indicates that among these factors; technological innovation and R&D and strengthening investments in training, the background of technological innovation take prior places. It is expected that Asia, accommodating half of the world population, will remain important also in the future.

Significant developments took place in 2008 in Turkey regarding ship industry. I am glad to share with distinguished readers the summaries of some studies I follow up or could contribute more or less.

The Second Marine Culture Festival - the first was held in 2002 - was held between 22 and 26 of October, 2008. Purpose of the festival is to help Turkish marine culture meet the universal marine culture. It brought together lovers of maritime from children to adults, from those interested in maritime to the experts [3]. Captain Cousteau's research team - which our Marine Culture Association, taking big steps regarding the introduction of Turkish Maritime to the world, has invited to the festival it has organized - has honored our country for the second time.



uluslararası yetkili kuruluşların çalışmaları, Güney Kore'de yapılan 'XVIII. Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Kongresi' çıktılarını ile birlikte incelenmiştir. Önemli çıktılardan bazıları, gemi inşaatında fiilen çalışan işçilerde yoğun ölçüde kas ve iskelet sistemi sorunları görüldüğü, elektromanyetik dalgalar ve nanoteknoloji çalışma ortamlarının anlık ölçüme dayalı kontrol edilmesi gereği üzerinde durulmuştur. Aynı konferansta açıklanan İş Sağlığı ve Güvenliği Seul Beyannamesi ilgililerin dikkatine sunulmuştur. Bu çalışmalar ve yararlanılan kaynaklar Gemi Sanayicileri Derneği ve üyeleri ile paylaşılmıştır. Konu, 06-07.11.2008 tarihinde İstanbul'da düzenlenen Avrupa Birliği Bilgi Değişim Ofisi (TAEIX) Çalışma Kurultayı'nda ilgililerin dikkatine sunulmuştur [6]. Yine Gemi Sanayicileri Derneği tarafından üye kuruluş yetkililerine İş sağlığı ve Güvenliği semineri 02.04.2008 tarihinde Türk Loydu işbirliğinde gerçekleştirilmiştir. 19.06.2008 tarihinde yapılan Dolmabahçe zirvesinde, yine Gemi Sanayicileri Derneği tarafından 2008 yaz aylarında tersane çalışanlarına İş Sağlığı ve Güvenliği eğitimi verilmesi önerilmiş ve bu eğitime ilişkin eğitim programı hazırlanmıştır. Bu eğitim Denizcilik Müsteşarlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Türk Loydu, Gemi İnşa ve Gemi Sanayi sivil kuruluşlarımızın plan ve koordinasyonunda yapılması modeli önerilmiştir[7]. İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi yaz eğitimi, 17.07.2008 -29.08.2008 tarihleri arasında Gemi İnşa Sanayicileri Birliği ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı işbirliği ile (her bir kursiyere birer gün olmak üzere) toplam 17,000 tersane işçimize verilmiştir. Bu fırsatla sektörün İş Sağlığı ve Güvenliği konusunda 'sürekli eğitim'e ihtiyacı olduğunu belirtmek gerekir. Kurumlarımızın yürüttüğü duyarlı çalışmalardan biri olduğu üzere Gemi Mühendisleri Odası İşçi Sağlığı ve Güvenliği Raporu'nu yayınlamıştır [8].

11.08.2008 tarihinde üç işçimizi kaybettiğimiz filika kazasında, Gemi Mühendisleri Odası 20.08.2008 tarihli raporunda teknik analizler yapılmış ve malzeme hatalarına dikkat çekilmiştir[8]. Filika imalatında 1982 yılından bu yana dünyaca benimsenmiş olan Gepa firması yetkilileri, yapmış oldukları incelemelerinde, kazaya konu olan filikada uygunsuz, dayanıksız ve düşük vasıflı malzeme kullanıldığını ortaya koymuşlardır [9].

Ship Industry Magazine attract social and cultural interaction in parallel with goals like introducing the rest of the world to Turkish Maritime Industry, our national goal, representing our ship industrialists in both domestic and international arenas, and proving its existence in the world competition. It is published in both Turkish and English and reach to 1.500 readers in Turkey and another 1.000 readers abroad. The magazine can also be viewed in the internet [4]. Both number of orders and occupancy rate in our shipyards have been increasing since 2000; as a result, facilities of the existing Turkish shipyards are improved, and new shipyards are opened like primarily in Yalova and Karadeniz. Busy working area naturally resulted in problems related with occupational health and safety. All involved parties confronted their faults upon recommendation and follow-up of both Assembly Research Commission and other relevant institutions. In two previous issues of this magazine [5], studies carried out by international organizations authorized in Occupational Health and Safety training were addressed along with outcomes of the 'XVIII World Congress on Safety and Health at Work' held in South Korea. Emphasis was placed on some of the significant outcomes, the fact that laborers actively employed in ship construction usually face muscle and skeleton system problems, and electromagnetic waves and nanotechnology working environments should be controlled on the basis of immediate measurement. Similarly, Seoul Declaration on Safety and Health at Work announced in the same conference was presented to the attention those concerned. These studies and resources referred were shared with Turkish Association of Ship Industrialists (GESAD) and its members. The subject was also brought to the attention of those concerned during Technical Assistance and Information Exchange Workshop (TAEIX) held on 06-07.11.2008 in Istanbul [6]. Again Turkish Association of Ship Industrialists in cooperation with Turkish Loyd organized a seminar on Safety and Health at Work for authorities of the member organizations on 02.04.2008. In addition, Dolmabahçe Summit was held on 19.06.2008. There, Association of Shipbuilding Industrialists recommended training of employees in the shipyards on Occupational Health and Safety in the summer period of 2008, and a curriculum program was prepared to this end. The program was proposed to be planned and organized by Undersecretariat of Maritime Affairs, Ministry of National Education, Ministry of Labor and Social Security, Ministry of Health, Turkish Loyd, civil organizations of Shipbuilding and Ship Industry was proposed [7]. The summer training on Occupational Health and Safety was realized between 17.07.2008 and 29.08.2008 by Association of Shipbuilding Industrialists in cooperation with Ministry of Labor and Social Security. There, 17.000 workers from shipyards were trained in total (every individual attendee trained for one day). We should avail ourselves of this opportunity to emphasize that "continuing education" on Occupational Health and Safety is needed in the sector. Chamber of Marine Engineers has published Occupational Health and Safety Report since it is one of the sensitive activities carried out by our organizations.[8]



Eğitim konusuna Türk Loydu kuruluşumuz da önemli bir katkı yaparak 01.07.2007'de temelini attığı ve kendi öz kaynakları ile yaptığı "Türk Loydu Vakfı Teknik Eleman Yetiştirme Merkezi", 20.12.2008 günü hizmete açılmıştır. Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Anadolu Teknik Lisesi ve istihdam desteği veren Gemi Sanayicileri Derneği tarafından ülkemiz ve AB desteği ile bir Proje olarak düzenlenen Gemi İmalatı Teknolojileri mesleki kursunu tamamlayan 60 mezun işe yerleştirilmiştir [10]. Bu seçkin eğitim kurumumuz yoğun çalışmalarla hazırladığı proje teklif dosyalarını ve tecrübelerini diğer eğitim kuruluşları ile paylaşmaktadır. Gençlerimize meslek edindirmeye yönelik bu model diğer eğitim kurumlarımız tarafından da takip edilmiştir. Bağcılar Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi 17.01.2009 tarihinde, 15 ila 29 yaşlarında 240 işsiz gence sertifikalı gemi inşaatı boru kaynakçılığı meslek edindirme kursu açmıştır. Kursun maddi desteği AB ve Bağcılar Belediyesi, istihdam yönündeki destek ise Gemi Sanayicileri Derneği tarafından verilmiştir[11].

Gemi sanayicilerimiz KKTC'de kurulabilecek gemi bakım-onarım-havuzlama ve yat inşa-bakım tesislerinde yer almayı istemişlerdir. Konunun Lefke Avrupa Üniversitesi eski Rektörü Prof. Ali Rıza Büyükuşlu'nun girişimleri sonucunda KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanı Sayın Salih Usar'ın ilgileri ile gündeme gelmiştir. Gemi Sanayicileri Derneği ve Yıldız Teknik Üniversitesi işbirliği ile hazırlanan ön proje KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanı Usar'a 08.08.2008'de sunulularak teslim edilmiştir. Denizcilik Müsteşarlığımızın düzenlediği Denizcilik Sektörü Arama Konferansı 28-30.11.2008 tarihlerinde Antalya'da özel bir Çalıştay konumunda yapılmış ve Çalıştay Raporu yayınlamıştır[12]. Arama Konferansı, özellikle mali sıkıntıların yaşandığı günümüzde, ilgililerin denizcilik alanında öncelikli projelerin ortaya konması, planlanması ve etkin bir şekilde yürütülmesi adına önemli bir başlangıçtır. Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu'nun (EMEC - European Marine Equipment Council) daveti üzerine, Gemi Sanayicileri Derneği Başkanı Ziya Gökalp ve bilimsel araştırma kuruluşlarımız adına şahsımın Brüksel'de katıldığı toplantıda, EMEC ile Türk gemi sanayisinin sektörel faaliyetler ve araştırma-geliştirme konularında işbirliği kurulması hususunda görüşmeler yapılmıştır [13].

Health and Safety Report since it is one of the sensitive activities carried out by our organizations.[8] Regarding the life boat accident on 11.08.2008 in which we had lost three workers, technical analysis were performed and attention was drawn to material faults in the report of Chamber of Marine Engineers dated 20.08.2008[8]. In the inspections they carried out, authorities of Gepa Company - which is recognized by the world in life boat production since 1982 - have set forth that inappropriate, weak and low-quality material was used in the life boat which had the accident.[9] In relation with training, Turkish Lloyd also made a considerable contribution. On 01.07.2007, it laid foundation of the "Turkish Lloyd Foundation Technical Staff Training Center" and completed its building totally out of its equity capital. Then it opened the Center on 20.12.2008.

60 graduates of Shipbuilding Technologies Occupational Course, which is a joint project co-funded by Turkish Government and the EU and implemented by Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Anatolian Technical High School and Association of Shipbuilding Industrialists providing backstopping in employment, were placed in job [10]. This reputable education institution shares project documentations and experience with the other educational institutions. Directed at helping the young people acquire profession, this model was also followed by other Turkish educational institutions. For instance; Bağcılar Technical and Industrial Vocational High School opened an occupational course with certificate about shipbuilding pipe welding on 17.01.2009 to cover 240 unemployed young individuals at ages 15 to 29. The initiative was funded by the EU and Bağcılar Municipality and employment support was provided by Association of Shipbuilding Industrialists [11].

Our ship industrialists are willing to take place at the ship maintenance-repair-docking and yacht building-maintenance facilities to be established in Northern Cyprus Turkish Republic (NCTR). This issue was brought up as a result of the efforts of ex-President of Lefke European University Ali Rıza Büyükuşlu and attention of NCTR Public Works and Transportation Minister - Salih Usar. The preliminary project prepared by the cooperation of Association of Ship Industrialists and Yıldız Technical University was presented and delivered on 08.08.2008 to NCTR Public Works and Transportation Minister Usar. Maritime Sector Search Conference organized by our Maritime Undersecretariat was held as a special Workshop status in Antalya between 28.11.2008 and 30.11.2008 and a Workshop Report was published [12]. At present when especially financial problems are being experienced, Search Conference is an important start regarding the introduction, planning and effective execution of the primary projects of concerned corporations in maritime sector. In the meeting held in Brussels, which President of Association of Ship Industrialists, Ziya Gökalp and myself, on behalf of our scientific research institutions attended upon the invitation of European Marine Equipment Council (EMEC), discussions were made on the subjects of



## SHIP INDUSTRY

Gemi sanayicilerimizin geçtiğimiz yıl içerisinde aldığı bazı teşvik ödülleri de okuyucularımızın bilgisine sunarım. İÇDAŞ Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım Sanayi AB Çevre ödülünü almıştır. İÇDAŞ aynı zamanda Risk Değerlendirmesi yarışmasında 5. Uluslararası İş Sağlığı ve Güvenliği Bölgesel Konferansı'nda 'Ulusal Düzeyde Seçilen En İyi Uygulama Örneği' ödülünü almıştır. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), 03.11.2008 tarihinde Otopan gemisinin İzmir-Aliğa'da gerçekleştirilen sökümünde insan sağlığı ve çevreye duyarlılık başarısını web ana sayfasında duyurmuştur [14]. Deniz Haber Ajansı ve Dünya Gazetesi'nin Altın Çıpa ödülü Ensar Gemi Yan Sanayi ve Bora Elektrik-Elektronik firmalarına, Lloyd's List Türk Denizcilik Ödüllerinden Denizcilik Hizmetleri Ödülü Kilmak Makine Sanayi'ye ve Tersane Ödülü Çiçek Tersanesi'ne verilmiştir.

Ülkemiz kalkınmasında önemli payı bulunan Gemi Sanayinin istikrarlı gelişmesi, tüm sektör birimlerinin ihtisaslaşmayı geliştirici planlı organizasyon ile üretim ve yerleşim programına kavuşması yolunda Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi çalışmaları, Gemi Sanayicileri Derneği tarafından yürütülmekte idi. Bu konuda devletin yakın desteği ile çok kısa bir zamanda önemli somut adımlar görülecektir.

## Kaynaklar:

- [1a] LeaderSHIP2015 İlerleme Raporu, Brüksel, 25.4.2007.  
 [1b] LeaderSHIP2015: Denizcilik Komisyonu Çalışma Dosyası, Brüksel, 17.10.2007.  
 [2] Bae, D. M., Yakın Geçmişte Kore Gemi İnşaatı Teknolojisindeki Gelişmeler, sunum notları, YTÜ/GESAD web, 17.02.2009.  
 [3] <http://www.denizkulturufestivali.com>  
 Gemi Sanayi Dergisi (pdf), <http://gesad.org.tr/?pg=dergimiz>  
 [5a] Alkan, A.D., 2008, "İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi - I", Gemi Sanayi Dergisi, Sayı 8, Temmuz-Ağustos 2008, Yıl: 2, Sayfa:52-57.  
 [5b] Alkan, A.D., 2008, "İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi - II", Gemi Sanayi Dergisi, Sayı 9, Eylül-Ekim 2008, Yıl: 2, Sayfa:48-55.  
 [6a] TAIEX Kurultayı, Sunumlar: <http://gesad.org.tr/?pg=haberler&id=92>  
 [6b] 18. Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Konferansı, 29.06.2009-Seul, Konferans sunumları ve makaleler, <http://www.kosha.or.kr/english/resource/resource01.jsp?menuId=1>  
 [7] Yılmaz, F., "Gemi İnşa Sanayiinde İş Kazalarının Önlenmesinde Eğitimin Önemi ve Öneriler", Gemi sanayi Dergisi, Sayı 7, Mayıs-Haziran 2008, Yıl:2, Sayı 7, Sayfa: 42-45.  
 [8] GMO Raporlar sayfası, <http://www.gmo.org.tr/v2/liste.asp?k=2&ak=15>  
 [9] Özalp, A., Filika kazası haberi, <http://gesad.org.tr/?pg=haberler&id=81>  
 [10] Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Meslek Lisesi <http://www.gesad.org.tr/?pg=haberler&id=60>  
 [11] Bağcılar Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, <http://www.gesad.org.tr/?pg=haberler&id=106>  
 [12] Gemi Sanayiciler Derneği, haberler sayfası, <http://gesad.org.tr/?pg=haberler&id=118>  
 [13] Gemi Sanayiciler Derneği, haberler sayfası, <http://gesad.org.tr/?pg=haberler&id=104>  
 [14] ILO Çevreci Gemi Sökümü haberi, [http://www.ilo.org/global/About\\_the\\_ILO/Media\\_and\\_public\\_information/Feature\\_stories/lang-en/WCMS\\_100105/index.htm](http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/Media_and_public_information/Feature_stories/lang-en/WCMS_100105/index.htm)

## Dip not:

(1) Yabancı dildeki 'innovation' kelimesinin karşılığı: 'yenileşim', 'yenilikçi ürün', 'yenilik yapmak' veya 'yenilik getirmek', Türk Dil Kurumu, [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr)

sector activities and establishment of cooperation regarding research and development between EMEC and Turkish Ship Industry [13].

I also submit to the information of our readers some motivation awards received by our ship industrialists within the past year. İÇDAŞ Steel, Energy, Shipyard and Transportation Industry received EU Environment Award. İÇDAŞ has also received 'Best Practice Example Selected at National Level' award at the Risk Evaluation Competition held at the 5th International Occupational Health and Safety Regional Conference. International Labor Organization (ILO) has announced on its main web page, the success regarding human health and environment during the disassembly of Otopan Vessel at İzmir-Aliğa plant on 03.11.2008 [14]. Golden Anchor Award of Deniz News Agency and Dünya Newspaper was granted to Ensar Vessel Sub-Industry and Bora Electricity-Electronics Companies; Maritime Services Award - one of Lloyd's List Turkish Maritime Awards - was granted to Kilmak Machine Industry and the Shipyard Award to Çiçek Shipyard.

Association of Shipbuilding Industrialists has been carrying studies for stable development of Ship Industry, which has significant contribution in development of Turkey, as well as for the Specialized Organized Industrial Zone for Ships for all sector units to establish production and settlement program with planned organization which enhances specialization. It is hoped that significant concrete steps will be seen soon thanks to the government support in this area.

## Resources:

- [1a] LeaderSHIP2015 Progress Report, Brussels, 25.4.2007.  
 [1b] LeaderSHIP2015: Maritime Commission Working Document , Brussels, 17.10.2007.  
 [2] Bae, D. M., Recent Developments in Korean Shipbuilding Technology, presentation notes, YTÜ/GESAD web, 17.02.2009.  
 [3] <http://www.denizkulturufestivali.com>  
 Ship Industry Magazine (pdf), <http://gesad.org.tr/?pg=dergimiz>  
 [5a] Alkan, A.D., 2008, "Occupational Health and Safety Training - I", Ship Industry Magazine, Issue 8, July-August 2008, Year: 2, Page:52-57.  
 [5b] Alkan, A.D., 2008, "Occupational Health and Safety Training - II", Ship Industry Magazine, Issue 9, September-October 2008, Year: 2, Page:48-55.  
 [6a] TAIEX Congress, Presentations: <http://gesad.org.tr/?pg=haberler&id=92>  
 [6b] XVII World Congress on Safety and Health at Work, 29.06.2009-Seul, Conference presentations and articles, <http://www.kosha.or.kr/english/resource/resource01.jsp?menuId=1>  
 [7] Yılmaz, F., "Importance of Training in Prevention of Work Accidents in Shipbuilding Industry and Recommendations", Ship Industry Magazine, Issue 7, May-June 2008, Year: 2, Issue 7, Page: 42-45.  
 [8] Turkish Chamber of Naval Arch. Reports page, <http://www.gmo.org.tr/v2/liste.asp?k=2&ak=15>  
 [9] Özalp, A., Freefall lifeboat accident press release, <http://gesad.org.tr/?pg=haberler&id=81>  
 [10] Project - Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Vocational High School <http://www.gesad.org.tr/?pg=haberler&id=60>  
 [11] Project - Bağcılar Technical and Industrial Vocational High School, <http://www.gesad.org.tr/?pg=haberler&id=106>  
 [12] GESAD news, <http://gesad.org.tr/?pg=haberler&id=118>  
 [13] GESAD news, <http://gesad.org.tr/?pg=haberler&id=104>  
 [14] ILO news, Proper ship breaking: a test for globalization and decent work, [http://www.ilo.org/global/About\\_the\\_ILO/Media\\_and\\_public\\_information/Feature\\_stories/lang-en/WCMS\\_100105/index.htm](http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/Media_and_public_information/Feature_stories/lang-en/WCMS_100105/index.htm)

# Baykal

## SAC İŞLEME MAKİNELERİ



abkant pres

Baykal Ltd. +90 216 395 91 81

[www.baykal.com.tr](http://www.baykal.com.tr)

BAYKAL MAKİNE SANAYİ ve TİCARET A.Ş. Organize Sanayi Bölgesi 16140 BURSA Tel : 0224 - 243 16 10 Fax : 0224 - 243 12 86 E-mail : sales@baykal.com.tr

Özdemir Ataseven: GESAD Başkan Yardımcısı

## Krizi Fırsata Çevirebiliriz



Özdemir Ataseven

2008 yılı bitti ve 2009 yılı başladı. Bir yılda ne oldu ve 2009 yılında ne olabilir? Gidişat neleri gösteriyor? Ekonomik göstergelerin iyi başladığı 2008 yılı sonbaharında, uzaklarda başlayıp tüm dünyayı saran finansal kriz fırtınası, ülkemizi ve gemi sanayimizi de etkiledi. Tüm dünya ülkelerinde görülen sarsıntılara biz de hazırlıklı değildik. Tıpkı büyümelere hazırlıklı olmadığımız gibi...

2008 yılı başlarından itibaren dünyada ve ülkemizde güzel şeyler oldu. Endüstriler, inşaat sektörü gelişti. Finans sektörü büyük projelere destekler verdi. Ekonomiler büyüdü. Çin'de olimpiyat oyunları düzeldi, sportif başarılarla ulaşıldı. Türkiye Avrupa Futbol Şampiyonası'nda üçüncülüğe ulaştı. Denizcilik sektörü; taşımacılığıyla, gemi inşasıyla, yan sanayisi ile adeta altın çağını yaşıyordu. Ülkemiz denizcilik sektörü, beklenenden çok daha büyük gelişmelere sahne oluyordu. Tüm tersanelerimiz 2010 yılı sonuna kadar alınan siparişlerle tam kapasite çalışmakta idi. Tersanelerde boş yer yoktu. Büyümelere karşın, hazırlıksız yakalanmanın sıkıntıları çekiliyordu. Her kesim, gemi sanayimizin ülkemizin "Parlayan Yıldızı"

## We Can Turn The Crisis into Opportunity

**Özdemir Ataseven:**

Vice President, GESAD

**Realizing the public investments as soon as possible will make the market work and also realizing as soon as possible the projects postponed to the following years due to lack of subsidies will make sure going through the process of crisis with less damages.**

2008 is over and 2009 has begun. What happened in one year and what could happen in 2009? What does the current situation indicate?

**Kamu yatırımlarının mümkün olduğunca öne çekilmesi piyasayı çalışır hale getirecek, ödenek yetersizliği nedeniyle ileriki yıllara yayılan projelerin öne çekilmesi, kriz sürecinin daha az hasarla atlatılmasını sağlayacaktır.**





olduğunu söylüyor, Tuzla tersaneleri her gün iyisiyle-kötüsüyle, yazılı- görsel ülke basınının dilinden düşmüyordu. Yat inşada dünya üçüncüsü, gemi inşada adet bazında dünya dördüncüsü olmuştuk artık. Gelişen olaylarla Türkiye, dünyanın tanıdığı bir tersaneler ülkesi haline geldi. Eğitim kursları, seminerler düzenleniyor, her şey toz pembe görülüyordu. Sektörde her kesim yeni yapılan tersanelerimizi, törenlerle indirilen yeni gemileri, yan sanayimizin kalkınması için çalışmalarımızı, armatörlerimizin yurtdışına sipariş verdiği gemileri, ülkemizin denizci ülke olma yolunda kat ettiği gururlu gelişmeleri konuşuyordu. Ta ki Eylül 2008'e kadar...

**Kısa, uzun ve orta vadeli programlar belirlenmeli**  
Dünya ülkelerinde görülen sarsıntılara biz de hazırlıklı değildik. Verilen gemi siparişleri iptal edilirken, inşası başlanmış gemilerin yapımı durduruluyordu. Dünya ticareti yüzde 85 civarlarında geriledi. Ekonomik krize dönüşen finans krizi fırtınası, gemileri sefer yapamaz hale getirdi. Deniz Taşımacılığı İndeksi (Baltic Dry Index), 11 bin küsurdan 1000'in altına düştü. Ve tüm dünya bu küresel krizin getirdiği veya getireceği hasarları ve çözüm planlarını konuşmaya başladı. Şimdilerde ise, her gün biraz daha su yüzüne çıkan işsizlik dalgasının tsunamiye dönüşmesinden korkuluyor. Türkiye bu kez olabilecek olumsuzluklara karşı plan ve programını yapmalı. Yapmalı ki, ne yapacağını bilmeli. Kısa vadeli, orta vadeli ve uzun vadeli devam edecek krizlere karşı uygulanacak programlar ve politikalar belirlenmeli.

Dünyada ve Türkiye'de yaşanan birçok kriz, bir gün geldi düzeldi. 1939 ekonomik krizi, savaş krizleri ve ülkemizde yaşanan mali krizler gibi. Toplumların daha önce yaşamış oldukları sıkıntıların faturası, ilerisi için kazanılmış tecrübeler

In fall 2008, a year that started with good economic indicators, the financial crisis storm that started in distant parts of the world and taken over the entire world, has also affected our country and our ship industry. We were also not ready for the shocks witnessed all around the world. Like we were not ready for the growths...

Since early 2008, beautiful things have happened in the world and in our country. Industries and the construction sector have developed. The financing sector has supported the projects. Economies have grown and Olympics were organized at China, with resulting achievements in sports. Turkey won the third place in European Football Championship. Maritime sector was nearly living a golden age with carriage, shipbuilding and supply industry. The maritime sector of our country was the stage for developments that were far greater than expected. All our shipyards were working with full capacity with the orders placed till late 2010. The shipyards had no vacancy. Despite the growths, there were problems of being unprepared. All the segments of the society said that the shipbuilding industry is the "Shining Star" of our country and Tuzla shipyards were always on the agenda of the press and media with good and bad news. We ranked third place in building yachts and fourth place in shipbuilding throughout the world. With the events that developed, Turkey has become a country of shipyards known by the world. Training courses and seminars were organized and everything was like a dream come true. Every segment of the sector was talking about our new shipyards that had been built recently, new ships setting sails with ceremony, our efforts for the development of the supply industry, the ships ordered by our ship owners to other countries, and the proud advances that our country had achieved to become a maritime country. Till September 2008...

**Short, medium and long-term programs should be set**  
We were also not ready for the shocks witnessed in other countries of the world. The orders for ships started to be canceled and the construction of the ships came to a halt. World trade regressed by about 85%. The financial crisis that has turned into an economic crisis made the ships unable to set sails. Sea transport index (Baltic Dry Index) dropped to below 1000 from 11 thousand odd. And the entire world started to talk about the damages caused or to be caused by the global crisis and the plans for solution. And now, it is feared that the wave of unemployment that extends everyday will turn into a tsunami. This time, Turkey should issue plans and programs against any negativity so that she will know what to do. The programs and policies to be implemented against the crises in the short, medium and long term should be determined.

Many crises experienced in the world and in Turkey got better at some point. Like the big depression of the 1939, the crises of the wars and the financial crises experienced in our country. The bill of the hard times that the societies went through before become experience for future most of the time. Turkey has learned financial discipline with the serious financial crises experienced during the last 10 years. While many banks go bankrupt in many developed countries including USA and while the countries provide support

## SHIP INDUSTRY



haline geliyor çoğu zaman. Türkiye son 10 yılda yaşadığı ağır mali krizlerle finansal disiplini öğrendi. Amerika dahil, gelişmiş ülkelerde birçok banka batarken ve ülkeler bu bankaları kurtarmak için milyarlarca dolar destekler verirken, ülkemiz bankaları kâr sağlıyor. Ancak bu ortamda bankaların yeniden yapılandırma talepleri, reel sektörün gelecek yükleri kaldırmasını adeta imkansızlaştırıyor. Devletin kriz döneminde, kredi ödemelerinde sektörün devamlılığını ve çalışan kadronun elde tutulmasını sağlayacak desteğine ihtiyaç var. Kamu yatırımlarının mümkün olduğunca öne çekilmesi piyasayı çalışır hale getirecek. Ödenek yetersizliği nedeniyle ileriki yıllara yayılan projelerin öne çekilmesi, kriz sürecinin daha az hasarla atlattırılmasını sağlayacaktır. Kriz Koordinasyon Kurulu'nun, hükümet adına yaptığı çalışmaların bu konuları da kapsadığını düşünüyoruz.

#### “Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi”

GESAD (Gemi Sanayicileri Derneği) olarak krizde yapılacakların tespiti ve kriz sonrası yapılacaklar için çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Gemi inşa sanayimizdeki eksiklikleri biliyoruz. Sipariş defteri artan ülkeleri takip ediyoruz. Uluslararası düzeyde, talep hacminin oluşacağı ihtiyaçları tespit ediyoruz. Üç seneye yakın bir zamandır üzerinde çalıştığımız, yan sanayimizi dışa bağımlılıktan kurtaracak “Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi” (GİOSB) kuruluşunu, bu krizi fırsata çevirerek kısa zamanda tamamlayacağımızı ümit ediyoruz.

Yalnız Türkiye'ye değil, tüm dünya gemi endüstrisine hitap edecek bu yapılmaya destek veren Başbakanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan, bu projeyi Türkiye'nin gemi sanayinde dünyaya açılan kapısı yapmak için gayret gösteren ve bizlere en zor günlerimizde moral aşıl原因an, içimizden biri Sanayi ve Ticaret Bakanımız Sayın Zafer Çağlayan, denizcilik sektörü için her türlü desteği veren, sektör mensubu Ulaştırma Bakanımız Sayın Binali Yıldırım ve tüm yetkililer; sektörümüz adına sizlere teşekkürlerimiz, bu ideali gerçekleştirmekle yerine getirilecektir. Şimdi yarınlara hazırlanmak üzere, ülkemizin yeni tersaneler bölgesi Yalova / Altınova - Çiftlikköy'de tamamlamaya çalıştığımız kuruluşla ülkemizin muhtemelen en hızlı büyüyen şehri Yalova'yı dünyaya tanıtmaya kararlıyız.

O şehirde yaşayanların, Mustafa Kemal Atatürk'ün hemşerisi olduğu Yalova'yı bir tüm dünyaya tanıtacağız...



amounting to billions of dollars to save such banks, the banks of our country make profit. However, the restructuring demands of the banks in such an atmosphere make it nearly impossible for the real sector to bear the future burdens. There is a need for state support with regards to the payment of the credits in this time of crisis to ensure the sustainability of the sector and the retention of the employed staff. Realizing the public investments as soon as possible will make the market work and also realizing as soon as possible the projects postponed to the following years due to lack of subsidies will make sure going through the process of crisis with less damages. We think that the efforts of the Crisis Coordination Committee undertaken on behalf of the government also include these issues.

#### “Specialized Organized Industrial Zone for Ships”

As Association of Shipbuilding Industrialists (GESAD), we also continue our efforts to determine what to do in the crisis and after the crisis. We know the shortcomings in our shipbuilding industry. We monitor the countries with increasing orders. We determine the needs for the volume of demands by an international scale. We hope that the “Specialized Organized Industrial Zone for Ships”, on which we have been working for approximately three years and which will free our supply industry from dependency on other countries, will turn this crisis into opportunity and will be completed by us as soon as possible.

Our Prime Minister, Recep Tayyip Erdoğan, who supports this structuring, which will address not only Turkey but also to the ship industry worldwide, our Ministry of Industry and Trade, who works to make this project the door of the Turkey's ship industry opening to the world and who supports our morale in our most difficult times, our Ministry of Transport, Mr. Binali Yıldırım, who is a member of the sector, and all authorized officials; our sector will thank you by realizing this ideal. Now, in order to prepare for the tomorrow, we are determined to promote Yalova, probably the fastest growing city in Turkey, worldwide with this establishment that we are trying to complete in Yalova / Altınova – Çiftlikköy, the new shipyards zone of our country.

We will promote Yalova, fellow citizen of Mustafa Kemal Atatürk, worldwide...

# İS'te kalite

İS GÜVENLİĞİ  
MALZEMELERİ



HER TÜRLÜ  
İS ELBİSELERİ



KARA VE DENİZ  
TELSİZ SİSTEMLERİ  
SATIŞI



YEDEK PARÇA  
VE BAKIM

İS GÜVENLİĞİ  
AYAKKABI



**DEKOR TEKS**  
PROFESYONEL İŞ ELBİSELERİ

Bağlarbaşı Mah. Çağla Sk. No 14/1 Maltepe İstanbul

Tel: 0216 457 02 09 - 0216 305 01 20

Fax: 0216 305 01 40

www.dekorteks.com.tr

Ahmet Akgül: Denizsan Şirketler Grubu Kurucusu

# Şimdi İş Aslanın Ağzında

**Ö**ncelikle sizin yol hikayenizden başlayalım. Bize kendinizi anlatır mısınız?

1924 yılında Kastamonu Güde Köyü'nde dünyaya geldim. 1934 yılında henüz 10 yaşındayken iş hayatına atıldım. 1947 yılında Kalafat yerindeki kendi torna atölyemi faaliyete geçirene kadar, 13 yıl Perşembe Pazarı'nda tornacılık yaptım. Kendi torna atölyemde gemi yan sanayine yönelik üretimler gerçekleştirdim. Bu atölyede Türkiye'de ilk olarak gemi ırgatı, gemi vinci, şaft, kovan, yağlı kovan sistemleri ve pervane imal ettim. Bu atölyede yine Türkiye'de ilk olarak yerli yapım torna, vargel, yatay torna tezgahlarını dizayn ettim ve ürettim. 1959 yılında 270 ton taşıma kapasiteli Cemal Yazıcı isimli motoru inşa ederek armatörlüğe başladım. 1968 yılında Denizsan Firması'nı kurarak, 1971'de taşındığımız İstanbul Kartal'daki fabrika inşaatına başladım. 1975 yılında Ayvansaray'da "Ahmet Akgül" adında 1800 ton taşıma kapasiteli gemiyi inşa etmeye başladım. 1977'de bu gemiyi sefere göndererek, bu geminin inşasında kullanılan MacGregor tip ambar kapaklarını Türkiye'de ilk kez yerli olarak üretimini yaptım. Aynı sene ortaklarla

## Now the business is in the lion's mouth

**Ahmet Akgül:**

Founder of Denizsan Group of Companies

**The founder of Denizsan Group of Companies, one of the companies not collapsing in the face of global crisis, Ahmet Akgül is a veteran who entered into the business life at the age of 10 and brought up the company to its today's position. Ahmet Akgül shared both Denizsan and also his own road story with us.**

For of all let's start with your road story. Could you tell us about yourself?

I was born in Kastamonu Güde village in 1924. I entered into business life at the mere age of ten in 1934. I have worked as a lathe operator in Perşembe Bazaar for 13 years, until I opened

**Küresel krize karşı dimdik duran şirketlerden biri olan Denizsan Şirketler Grubu'nun kurucusu Ahmet Akgül iş hayatına 10 yaşında atılan ve şirketi bugünlere getiren bir duayen. Ahmet Akgül hem Denizsan'ın, hem de kendisinin yol hikayesini bizlerle paylaştı.**





beraber Gelibolu'da bir arsa satın alarak tersaneciliğe başladım ve 3300 ton taşıma kapasiteli Salih Kaptan isimli gemiyi 1980 yılında denize indirdim. Şu anda Gelibolu'da ikamet ediyorum ve hobi olarak da tornacılığa sürdürüyorum.

#### Biraz Denizsan'dan bahsedelim. Denizsan nasıl bir gelişim gösterdi?

1971 yılından beri Kartal'daki fabrikada Türkiye gemi yan sanayine hizmet veren Denizsan Fabrikası, halen alçak basınçlı güverte makineleri üreten Türkiye'deki tek firmadır ve bugüne kadar 300'ün üzerinde gemiye hizmet vermiştir. Temellerini attığımız Denizsan Şirketler Grubu'nun; yan sanayiye yönelik üretim faaliyetlerinin yanında, armatör şirketlerine ait yaş ortalaması beş olan yaklaşık 20.000 DWT taşıma kapasiteli dört gemilik filosu, dünya denizlerinde Türk bayrağını dalgalandırmaktadır. Şirketin 6400 DWT taşıma kapasiteli bir dökme yük gemisi de şu an inşa aşamasında olup, 2009 yılı sonunda sefere başlaması planlanmaktadır.

#### Bugün şirketinizin geldiği noktayı, önümüzdeki bu zor süreçteki hedeflerinizi de göz önüne alarak nasıl değerlendirirsiniz?

Şirketimiz şu an itibarıyla toplam 20.000 DWT taşıma kapasitesine sahip dört parçalık filosuyla deniz ticaretine hizmet ediyor. Ayrıca fabrikamız da faaliyetlerine devam ediyor. Kısa vadeli hedefimiz; şu anda inşasında devam ettiğimiz Ahmet Akgül isimli 6400 DWT taşıma kapasitesine sahip dökme yük gemimizi yılsonu itibarıyla sefere yollamak, orta vadede de fabrikanın AR-GE yatırımlarına ağırlık vermektir. İlave gemi yatırımlarını şu anki süreç sebebiyle şimdilik askıya aldık. Fakat şartlar elverdiğinde tabii ki gemi inşa etmeye devam edeceğiz.

Siz sektörün duayeni olarak iklere imza atmış birisiniz. Geçmişten bugüne sektör için genel bir değerlendirme yapar mısınız? Özellikle gençlere nasıl bir mesaj vermek istersiniz? Eskiden bugünkü gibi tahsil imkanları yoktu ya da çok kısıtlıydı. Hele bizim gibi Anadolu'dan gelmiş insanların yüksek tahsile devam etmesini bırakın, lise tahsili yapmayı bile istisna idi. Biz de çirak olduk işte... Kolay değildi tabii. Şimdiki gibi atölyelerin suyu, elektriği, ısınması vesaire bu kadar rahat değildi. Suyumuzu kendimiz taşırdık örneğin. Çiraklık anlayışı da farklıydı. Eti senin, kemiği benim meselesi aynen işlerdi. Şimdi çırağa bir fiske vursan, başın belaya girer. O zaman öyle değildi. Eskiden 10 kişinin yaptığı işi, şimdi bir makine üçte bir sürede

my own machine shop in Kalafat place in 1947. I made productions oriented towards shipbuilding supply industry in my own machine shop. I manufactured vessel capstan, crane, shaft, housing, oil housing systems and propeller in this workshop for the first time in Turkey. At the same time, I designed and produced domestic lathe, shaper, horizontal lathe benches in this workshop, again for the first time in Turkey. I began to operate a ship line by building a boat having 270 ton load capacity called Cemal Yazıcı in 1959. I founded Denizsan company in 1968, and began to build the factory construction in Istanbul Kartal, into which we moved in 1971. I started to build the vessel called Ahmet Akgül, having 1800 ton load capacity, in Ayvansaray in 1975. I sailed this ship in 1977, and for the first time in Turkey I domestically manufactured the Mac Gregor type hatch covers which were used in the building of this ship. In the same year, we purchased a plot in Gallipoli with my partners and started to do shipyard business and launched the ship with 3300 ton load capacity, called Salih Kaptan in 1980. Currently I am residing in Gallipoli, and working as a lathe operator as a hobby.

#### Let's talk about Denizsan. What kind of progress Denizsan has shown?

Having been rendering services to the Turkish Shipping supply industry at the factory in Kartal since 1971, the Denizsan Factory currently is the only company in Turkey manufacturing low pressure deck machinery, and it has provided services to over 300 vessels until now. Besides the production activities oriented towards the supply industry, the Denizsan Group of Companies, which I laid its foundation, a fleet made up of four ships owned by the line operating company, having approximately 20.000 DWT load capacity and an average age of five, keeps the Turkish Flag flying in the world seas. Also a bulk carrier of the company, having 6400 DWT load capacity, is currently in its building phase, and is planned to be launched at the end of 2009.

#### How would you evaluate the current situation of your company by also considering your goals in the coming difficult periods?

Currently our company is providing services to the maritime trade with its fleet of four ships with 20.000 DWT load capacity in total. Also our factory continues its activities. Our short term goal is to launch and sail our bulk carrier called Ahmet Akgül by the end of 2009, which is currently being built with 6400 DWT load capacity; whereas on the medium term, give weight to the R&D investments of the factory. We suspended our additional vessel investments due to the current developments. But when the conditions permit, of course we will continue to build ships.

#### You are a person who broke many grounds as a veteran of the sector. Could you make a general evaluation for the sector from past to present? Especially for the youth, what kind of message would you like to give?

In the past there were not many opportunities for education as now or they were very limited. Particularly for the people like us coming from Anatolia, let alone the higher education, even the secondary school graduates were highly exceptional. Hence, we became the apprentice... Off course, it was not



## SHIP INDUSTRY



yapıyor. Bu çalışan insanlar için iyi, çalışmayanlar için zor. Çünkü bu sefer insanlar işsiz kalıyor. O zaman iş çoktu. Şimdi iş aslanın ağzında. Gençlere tavsiyem tahsildir. Eskiden geçer akçe ustalık idi, şimdi tahsil. Sevdikleri işin tahsilini görsünler. Fakat iş tahsil ile de bitmiyor. Başarılı olmak için işin pratiğini de öğrenmek lazım. Gemi mühendisiyse tulumu giyeceksin. Makine mühendisiyse cıvata, somun nedir bileceksin. Malzemeyi tanıyacaksın. Yoksa tahsil de bir işe yaramaz benim gözümde. Etrafımda böyle boş mühendis çok var. Üzüliyorum.

**Yaşanan global ekonomik kriz sizi nasıl etkiledi? Bu zor günleri atlama için şirket olarak nasıl bir strateji izliyorsunuz?**

Tabii ki olumsuz etkiledi. Gemilerimizi çalıştırmakta zorlandık, hala da zorlanıyoruz. Sağlam finansal yapımız sayesinde, herhangi bir işten çıkarma ya da laid-up gerçekleşmedi şu ana kadar. Her firma gibi şu an bizde maliyetlerimize odaklandık. Running cost dediğimiz gemi faaliyet giderlerini en aza çekmek yönünde çalışmalarımız var. Keza gemi inşaat maliyetlerimizi de olabildiğince düşük tutmak için çalışıyoruz. Temennimiz bu zor dönemi en az hasarla atlama.

**Sizce sektörün eski güzel günlerine dönmesi için neler yapılmalı?**

Gemi inşaat sektörü için kısa vadede yapılabilecek şeyler var tabii. Her şeyden önce zaten darda olan sektöre, yönetmelik bazında çıkarılan ekstra külfetler var. Bunların iptali ya da düzenlenmesi lazım. Örneğin, yeni yürürlüğe giren alt işveren yönetmeliği bunlardan biridir. Keza 09.01.2008 tarihli 87 no'lu KDV tebliği de, tersanelerimizin rekabet gücünü yarıyor diye düşünüyorum. Sonuçta bütün tersanelerimiz anahtar teslim gemi yapmıyor. Bu tebliğ armatör açısından bakarsak da problem yaratıyor. Armatörlerin içinde bulunduğu durumun tek çözümü yolu, orta ya da uzun vadeli finansal destek kanallarının açılmasıdır. Burada bankacılık sektörüne iş düşünüyorum. Bence uzun vadeli düşünülmesi. Nasıl krizden önceki karlılık açısından cennet diye tabir edebileceğimiz piyasa şartları onlarca yıl sürmediyse, bugünkü şartların da çok uzun sürmeyeceğini öngörmek yanlış olmaz diye düşünüyorum. Elbette piyasa dengesini bulacaktır. Bu piyasa reel bir piyasa değildir. Haberlerini alıyoruz yüzde 70'i bitmiş geminin finansmanı kesiliyor örneğin. Bu geminin çalışıp borcunu ödemeye başlaması için önce bitmesi lazım. Tabii şartları bilmeden konuşuyoruz belki; ama bu durumda armatör de, banka da, tersane de bir demir yığını ile baş başa kalıyor.

easy at all. The water, electricity, heating, etc. of the workshops were not as comfortable as now. For instance, we used to carry our own water. Also the comprehension of apprenticeship was different. Also the "his flesh is yours, his bones are mine" matter used to actually function properly. Nowadays, if you even flip the apprentice, you will be in big trouble. It was not like this in those days. The work which was done by 10 people, is now made with a machine within one third of the time. This is good for the employed people, but difficult for the unemployed. Because, this time the people are unemployed. In those days, there were plenty of works to be done. Nowadays the work is in the lion's mouth. My advice to young people is education. In the past, the valued and respected thing was the craftsmanship, now it is the education. They should receive education on the work they like. But just the education is not enough. In order to be successful, it is necessary to learn also the practice of the work. If you are a marine engineer, you should wear your work clothes. If you are a mechanical engineer, you should know what is a bolt and a nut. You should recognize the material. Otherwise, just the education is nothing in my opinion. There are lots of such barren engineers around me. I feel sorry for them.

**How did this global crisis affect you? What kind of strategy you, as the company, are following to overcome these difficult days?**

Of course it affected us adversely. We had difficulties operating our ships, and still having difficulties. We did not make any workers redundant or lay any workers due to our strong financial structure until now. As every company, we also focused on our costs. We are trying to minimize ship operation costs, which we call running cost. Also, we are also trying to minimize our shipbuilding costs. We are hoping to overcome this difficult period with minimum damage.

**In your opinion, what has to be done for the sector to return to its good old days?**

Of course there are things to be done for the shipbuilding sector in the short term. Before anything else, there are extra burdens brought up by the regulation upon the sector which is already experiencing difficult times. This has to be cancelled or regulated once again. For example, the subcontractor regulation recently brought up is one of these. Also, I believe that the VAT Communiqué No.87 dated 09.01.2008 is also damaging the competitive power of our shipyards. In the end, not all of our shipyards are building turn-key delivery ships. This Communiqué is also creating problems when we look at it from the point of view of the ship-owners. The only solution to the situation, which the ship-owners currently find themselves in, is to open the medium or long term financial support channels. Here, the banking sector has a lot of things to do. In my opinion it has to think in long terms. I believe that as in the case of market conditions before the crisis, which we called as heaven, did not last for tens of years, similarly it will not be wrong to anticipate that neither the present conditions shall last very long. Of course the market finds its own balance at the end. This market is not a real market. For



Mutlaka bir orta yol bulunmalı ve o gemi bitmeli diye düşünüyorum. Gerçekçi değil, panik yaklaşımlar bunlar bence...

#### AR-GE çalışmalarına yatırım yapıyor musunuz?

AR-GE çalışmalarına önümüzdeki dönemde ağırlık vermeyi planlıyoruz. Fabrika ürün portföyünü genişletmek ve hali hazırda imal ettiğimiz ürünleri geliştirme yönünde çalışmalarımız var. Kısa vadede bu çalışmaların neticelerini sektörümüz ile paylaşacağız.

#### Sektörde yetişmiş kalifiye eleman açığı var. Sizin bu konuda önerileriniz var mı?

Gemi inşa sektörünü kastediyorsak; sektördeki kalifiye eleman açığı son beş senede kendini gösterdi ve kanımca dönemsel idi. Anormal bir ölçüde genişleyen piyasa, berberinde kalifiye eleman açığını ve dolayısı ile kalitesizlik sorunlarını getirdi. Daha önemlisi, üzücü can kayıpları yaşandı. Şu an itibari ile bir araştırma yapsanız, kalifiye eleman fazlası olduğunu göreceksiniz. Fakat yine de Avrupa tersaneleri, hatta son dönemde kendini oldukça geliştiren Uzakdoğu tersaneleri ile mukayese edersek, temel eğitim ve ara eleman eğitimleri konusunda eksiklerimiz var. Bu sadece denizcilik sektörü için geçerli değil kanımca. Ülke olarak ara eleman, teknisyen arzı konusunda sıkıntı yaşıyoruz. Meslek odaları ve Milli Eğitim Bakanlığı'dır konunun muhatabı ve çözüm bellidir. Okul açacaksınız...

#### Gemi yan sanayimizin gelişmesi için Organize Sanayi Bölgesi kurulması yönünde yoğun çalışmalar var? Sizin bu konudaki düşünceleriniz neler?

Konu ile ilgili detaylı bilgiye sahip değilim. Fakat Tuzla ve çevresinde hali hazırda kurulmuş olan "Organize Sanayi Bölgeleri"nin eksik kapasite ile çalıştığını gözlemliyorum. Bu organizelerde faaliyet gösteren tersaneler hali hazırda zaten mevcut. Belki o bölgeler daha aktif kullanılabilir.

#### Son olarak dergimiz aracılığı ile gençlere ve denizcilik sektörüne neler söylemek istersiniz?

Zor bir dönemden geçiyoruz. Firmalar büyüme ve karlılık hedeflerini tekrar gözden geçirmeli ve detaylı maliyet analizleri yapmalı. Adımlarımızı sağlam atmalıyız. Tüm sektörde hedefimiz an itibari ile karlılık değil, çarkı çevirebilmek olmalı. Yukarıda da belirttiğim gibi bu piyasa reel bir piyasa değildir ve dengesini bulacaktır. Burada yapılması gereken "çalışmak, çok çalışmak"tır. Sevdiği bir işi yapıp çalışan bir insanın başarısız olma ihtimali inanıyorum ki yoktur.

example, we hear that the financing of the 70 % completed ship is stopped. In order for this ship to start to work and pay its debts, it has to be completed before anything else. Perhaps we are talking without knowing the actual conditions, but in such a case; both the ship-owner, bank and the shipyard are left alone together with just a heap of steel. I believe that a compromise certainly must be found and that ship must be completed. In my opinion, these are not realistic but panic driven approaches...

#### Are you making investments in R&D?

We are planning to give weight to the R&D efforts in the coming periods. We are working on extending the product portfolio of our factory and develop the products we are already producing. We will share the results of these studies with the sector in the very near future.

#### There is a shortage of qualified personnel in the sector. Do you have any suggestions on this subject?

If we are talking about the shipbuilding sector; the qualified personnel shortage in the sector came into prominence within the last five years, and in my opinion it was periodical. Abnormally growing market brought the qualified personnel shortage and hence the quality problems along with itself. More importantly, grievous life losses have been experienced. If you carry out an investigation as of now, you will see surplus qualified personnel. But again if we compare ourselves with the European shipyards and also with the Far Eastern shipyards, which improved themselves immensely, we have inadequacy in basic training and intermediate staff training cases. In my opinion, this is not only valid for the maritime sector. Also, we are having difficulties in intermediate staff and technician supply issues as the country in whole. The addressee of the issue is the professional chambers and the Ministry of Education, and the solution is clear. You should open schools...

#### There are intensive works in the direction of establishing Organized Industrial Zone for the development of our shipping supply industry. What are your thoughts on this subject?

I do not have detailed information about the subject. But I observe that the "Organized Industrial Zones" already established in Tuzla and its vicinities are working under capacity. The shipyards operating in these organized industrial zones already exist. Perhaps, these zones can be used more actively.

#### Lastly, what would you like to say to young people and to the maritime sector through our magazine?

We are passing through a difficult period. Companies must review their growth and profitability targets, and must carry out detailed cost analysis. We have to take our steps carefully. Currently, our target in the entire sector should not be the profitability but just to turn the wheels. As I mentioned before, this market is not a real market and will find its own balance eventually. What we need to do here is to "work and work hard". I believe that there is no possibility for the person, who does the work he likes, to be unsuccessful.



Gebzedeki 28.000 m2'lik fabrikamızda, her türlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır. Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst düzeyinde gerçekleştiren firmamız Türk Loydudan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



## AĞIR DENİZ ŞARTLARINA GÜRDESANLA SAĞLAM ÇÖZÜMLER



Adres : Tavşanlı Kadiyeri Mevkii  
2. Bölge Gebze / KOCAELİ  
Tel : +90 262 724 85 46 (Pbx)  
Fax : +90 262 724 85 54  
web : [www.gurdesan.com.tr](http://www.gurdesan.com.tr)  
e-mail : [info@gurdesan.com.tr](mailto:info@gurdesan.com.tr)





# ALKIN

## ALKIN AIR COMPRESSORS

DÜŞÜK, ORTA ve YÜKSEK BASINÇ HAVA KOMPRESÖRLERİ



ALKIN KOMPRESÖR SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. İBRAHİM TURAN CAD. NO:127 MENDERES İZMİR  
TEL:0 232 782 22 90 FAX:0 232 782 22 89

## YOUR DOCK IN CYPRUS

### Dock capacity:

Length Overall	: 156 m
Length of Pontoons	: 136 m
External Breadth	: 25 m
Internal Breadth	: 19 m
Between Fenders	: 17.80 m
Lifting Capacity	: 4.500 Ton

**GREAT ADVANTAGE IN EFFICIENCY  
OF PAINT APPLIED  
IN MOISTURE-FREE ENVIRONMENTS**



### Our Services:

- Docking
- Broadside cleaning with wire brush
- Plate cleaning with sandblasting (with grid S.A. 2.5)
- All kinds of steel construction works, plate welding pipe replacement, alteration works
- Paint works
- Lathe works
- Carpentry works
- Engine repair and maintenance works
- Rudder maintenance
- Water jet max. 7.00 bar water blasting
- Water jet max. 3.00 bar water blasting
- Propeller, shaft, shaft bearing maintenance
- Ultrasonic measurements on ship plate
- Anchor chain checks
- Electrical works
- Electronic works
- Miscellaneous works

**Address:** Shipyard Famagusta Ltd.  
Liman için Gazi Magosa Tersanesi PK296 KIBRIS  
E-mail : [shipyard@analiz.net](mailto:shipyard@analiz.net)  
Web : [www.shipyardfamagusta.com](http://www.shipyardfamagusta.com)  
Tel : (+90) (392) 366 26 11  
Fax : (+90) (392) 366 41 27

Hasan İzkan : 0533 864 7373  
Mehmet Gündoğdu: 0533 831 2233

**Note:** Our services are inspected by the concerned classification societies.

Kemal Battal: DTO AB Danışmanı

# AB Erika III Deniz Emniyeti Paketi (II)



Kemal Battal

Erika III paketi ile AB müktesebatında yapılması planlanan değişikliklerin genel olarak deniz ticaret filolarına etkisi başta Uluslararası Deniz Ticaret Odası, Avrupa Gemi Sahipleri Birliği ve İMEAK Deniz Ticaret Odası olmak üzere çeşitli platformlarda değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler ışığında aşağıdaki tablo ve muhtemel etkiler ortaya çıkmaktadır.

**Problem görülmeyen ve tasvip edilen müktesebat değerşiklikleri:**

- Deniz trafiğinin izlenmesi konusundaki direktifte değerşiklikler,
- Deniz kazalarının araştırılması konusunda yeni direktif.

**Deniz ticaret filomuzu olumsuz etkileyeceği değerlendirilen müktesebat değerşiklikleri:**

- Gemi sahiplerinin mali sorumlulukları ile ilgili direktif taslağı,
- Bayrak devleti uygulamaları konusundaki mevzuat teklifi.

**Tereddütle yaklaşılan müktesebat değerşiklikleri:**

- Liman devleti denetimini düzenleyen AB müktesebatındaki değerşiklikler,
- Klas kuruluşları direktifinde yapılan değerşiklikler,
- Kazalarda yolcularla ilgili tazmin ve diğer sorumlulukları düzenleyen direktif taslağı.

**Türkiye AB'ye aday ülke olarak, adaylık sürecinde deniz emniyeti konusundaki AB müktesebatına uyum sağlamak durumundadır. Bunun sonucu olarak makalemizde bahse konu sözleşme ve protokollerden taraf olmadıklarına, çok kısa vadede taraf olmak zorundadır.**



## AB Erika III Maritime Safety Package (II)

**M. Kemal BATTAL**

UE Consultant for DTO

**As a candidate country for EU, Turkey is to ensure compliance with EU acquis communautaire regarding maritime safety in the access process. As a result, Turkey is to become a party to the conventions and protocols, to which Turkey is not a party yet, as mentioned in our article in a very short time.**

The impact of the changes planned in the EU acquis communautaire with Erika III package have been evaluated by many platforms especially including International Chamber of Shipping, European Ship-owners Union and İMEAK Chamber of Shipping. In the light of these evaluations, the following picture and possible impacts emerge.

Changes in the acquis that are considered problem-free and that are approved:

- Amendments to the directive regarding the monitoring of the marine traffic,
- New directive regarding the investigation of the marine accidents.

Changes that are considered to have a negative impact on our shipping fleet:

- Draft directive regarding the financial owners of the ship-owners,
- Proposal for the legislation regarding the flag states.

Changes to the acquis approached with hesitation:

- Amendments to the EU acquis regulating the supervision of the port states,
- Amendments to the directive regarding class organizations,
- Draft directive regarding the indemnification and other responsibilities to the passengers in case of accidents.

We think it will be useful to address the amendments to the acquis that are considered to have a negative impact on our shipping fleet or that are approached with hesitation with more details below.

Deniz ticaret filomuzu olumsuz etkileyeceği değerlendirilen veya tereddütle yaklaşılacak müktesebat değişikliklerini ve muhtemel olumsuzlukları aşağıda biraz daha detaylı incelemekte yarar görüyoruz.

#### Gemi sahiplerinin mali sorumlulukları ile ilgili direktif

Taslak direktif; LLMC 96 Protokolü'ne tüm üye devletlerin mümkün olan en kısa zamanda ve direktifte belirlenecek iç hukuka aktarma tarihinden önce mutlaka taraf olmalarını öngörmekte ve sözleşmeyi AB müktesebatının parçası haline getirmektedir. Bu durum halen LLMC 76 Sözleşmesi'ne taraf olup, LLMC 96 Protokolü'ne taraf olmayan ülkelerin gemisahiplerinin sözleşmede belirtilen zararlar için sorumluluğu sınırlama hakkının sınırlarını yani tazminle sorumlu oldukları limitleri yükseltmekte ve buna bağlı olarak sigorta prim miktarları da yükselmektedir. Direktife göre, üye devletler ulusal mevzuatları ile LLMC 96'ya taraf olmayan ülkelerin bayrağını taşıyan gemiler ciddi ihmal sonucu sebep oldukları zararlarda sorumluluğu sınırlama hakkına sahip olmayacak bir sistem oluşturacaklardır. LLMC 76'da; şahsi fiil veya ihmalinden ileri gelen zarara kasten yahut cüretkarane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şüuru ile sebebiyet vermiş olduğu ispat olunan sorumlu kişinin sorumluluğunu sınırlayamayacağı yönünde benzer bir hüküm bulunmakla birlikte direktif bunun kapsamını genişletmektedir. Türkiye LLMC 76 Sözleşmesi'ne taraf olmakla birlikte LLMC 96 Protokolü'ne taraf değildir. Bu durumda Türk bayraklı gemilerin sahiplerinin AB limanlarında veya sularında meydana gelen olaylarda kasıt veya ciddi ihmal sonucu neden oldukları zararlarda sorumluluğu sınırlama hakları ortadan kalkmaktadır. Bu konunun AB müktesebatına aktarılmış olması, AB Komisyonu'nun LLMC ve CLC sözleşmelerini değiştirerek gemisahiplerinin sorumluluğu sınırlama haklarını ortadan kaldırma gayretlerinde bir adım olarak ortaya çıkmakta ve gelecekte sorumluluğun sınırlanması hakkının tamamen kaldırılmasına mesnet teşkil etme konusunda tereddüt yaratmaktadır. Taslak direktif gereği; AB üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerin ve AB limanlarına gelen veya AB üyesi bir ülkenin münhasır ekonomik bölgesinden veya karasularından geçen üçüncü ülke bayraklı gemilerin, LLMC 96'da belirtilen sınırların iki katından az olmayacak şekilde bir mali sorumluluk garantisine sahip olmaları ve bu sorumluluklarını yerine getirdiklerini bir AB üyesi ülke tarafından verilen mali sorumluluk sertifikasına sahip olmak suretiyle belgelendirmeleri ve ispat etmeleri gerekmektedir. Bu durumda, AB limanlarına giden veya münhasır ekonomik bölge de dahil AB sularından geçen tüm Türk bayraklı gemiler, bu yükümlülükleri yerine getirmek durumundadır. Direktifin bu hükümü ilgili Türk bayraklı gemilerin LLMC 96 limitlerinin en az iki katı bir mali sorumluluk sigortası yaptırarak ağır pirim yükümlülüğü altına girmelerinin yanı sıra, bir AB üyesi ülkeden her üç ayda bir sertifika alma gibi ağır bir prosedüre tabi olmaları sonucunu doğurmaktadır.

#### Bayrak devleti uygulamaları konusundaki direktif

Direktif Taslağı, AB üyesi ülkelerin; SOLAS 74 ve 78 ve 88 protokolleri, LL 66 ve 88 Protokolü, Tonaj 69, MARPOL 73/78 ve 97 protokolü, STCW 78, COLREG 72, 1993 Terromolinos Protokolü, Antifouling 2001 ve IMO'nun yukarıdaki sözleşmelerle ilgili zorunlu tüzüklerine taraf olmalarını ve bunları uygulamalarını amirdir. Bilindiği gibi Türkiye AB'ye aday ülke olarak, adaylık sürecinde deniz emniyeti konusundaki AB müktesebatına uyum sağlamak durumundadır. Bunun sonucu olarak yukarıda bahse konu sözleşme ve protokollerden taraf olmadıklarına, çok kısa vadede taraf olmak zorundadır. Türkiye'nin bu sözleşme ve protokollere taraf olması orta ve uzun vadede kaçınılmaz bir durum olmakla birlikte, bu sürecin çok öne çekilmesi uygulama konusunda deniz ticaret filomuzda bazı sıkıntılar yaratacaktır.

#### Liman devleti denetimi direktifi

Direktife ilişkin değişikliklerin teknik anlamda temel ve nihai hedefi, AB sularında standart altı gemi işletmeciliğinin engellenmesi suretiyle deniz emniyetinin sağlanması ve gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesidir. Bu



#### Directive regarding the financial responsibilities of the ship-owners

The draft directive stipulates that all the states party to the LLMC 96 Protocol should become parties as soon as possible and before a date of implementation in the domestic law as will be determined in the directive and makes the convention a part of the EU acquis. This raises the limits of indemnification for disclaimer for the damages mentioned in the convention for the ship-owners of the countries party to the LLMC 76 Convention but not a party to the LLMC 96 Protocol; in other words, it raises the limits for which such ship-owners are liable to indemnify and thus raises the insurance premium amounts. According to the directive, the member states shall constitute a system, in which the ships carrying the flags of the countries not party to LLMC 96, shall not be entitled to a disclaimer for damages that they cause due to gross neglect, by their national legislation. Although LLMC 76 includes a provision to the effect that a person responsible, who is proven to have caused damages arising out of such person's personal action or neglect or to have caused daringly and with the awareness of the fact that such any damage shall possibly arise, is not entitled to limit responsibility; the directive extends the scope thereof. Although Turkey is a party to the LLMC 76 Convention, she is not a party to the LLMC 96 Protocol. In this case, the ship-owners of the ships with Turkish flags no longer have the right to limit responsibility in damages caused intentionally or due to gross neglect at EU ports or waters. The fact that this is reflected in the EU acquis emerges as a step in the efforts of the EU Commission to eliminate the rights of the ship-owners to limit their responsibilities by amending the LLMC and CLC conventions and causes hesitations as to it may constitute the grounds for the full elimination of the right to limit responsibilities in future. Under the draft directive, the ships that carry the flags of the EU member countries and the ships with third country flags visiting the EU ports or that sail through exclusive zone region or territorial waters of an EU member country should have a financial liability insurance, which shall be no less than twice the limits given in LLMC 96, and should prove and certify that they fulfill such responsibility by a financial liability certificate issued by an EU member country. In this case, ships with Turkish flag visiting the EU ports or sailing through the EU waters, including exclusive economic zone, are to fulfill these responsibilities. This provision of the directive implies that the relevant ships with Turkish flag are to assume a heavy burden of insurance premium liability by having a financial liability insurance that is no less than twice the limits of LLMC 96 and also that they are to be subject to a heavy procedure which necessitates receiving a certificate from an EU member country quarterly.

#### Directive regarding the flag states

Draft Directive stipulates that the EU member countries are to become a party to and ratify the SOLAS 74 and 78 and 88 protocols, LL 66 and 88 Protocols, Tonnage 69, MARPOL 73/78 and 97 protocols, STCW 78, COLREG 72, 1993 Terromolinos Protocol, Antifouling 2001 and the regulations of IMO related to the conventions mentioned above. As known, as a candidate country for EU, Turkey is to ensure harmony with

## SHIP INDUSTRY



hedefe ulaşmak üzere mevcut liman devleti denetimi rejiminin değiştirilerek kaliteli gemilerin daha az, standart altı gemilerin daha sık denetlenmesini sağlayacak yeni bir liman devleti denetimi rejimi oluşturulmaktadır. Ayrıca gemilerdeki eksikliklerin tespitinde kılavuz kaptanların rolü artırılmakta, AB limanlarına girişin yasaklanması yaptırımı güçlendirilmekte ve tüm gemi tiplerine yaygınlaştırılmakta, yasaklanan veya sık tutulan gemilerin işletenleri ile bilgilerin açıklanması tedbiri getirilmekte, şirketler için kara liste uygulaması öngörülmekte ve idarelerin liman devleti denetimini daha etkin uygulamalarını sağlamak üzere kalitelerinin artırılması yönünde bazı tedbirler alınmaktadır. Değişiklik tedbirlerinin hemen hemen tamamı, Türk deniz ticaret filosunu az veya çok olumlu ya da olumsuz yönde etkileyecek olmakla birlikte, değerlendirilmesi gereken en önemli konu yeni oluşturulan ve detayları henüz belirlenmeyen liman devleti denetimi sistemidir. Öldükça yaşlı gemilerden oluşan Türk deniz ticaret filosu AB'nin mevcut liman devleti denetimi mevzuatı çerçevesinde kara liste uygulamalarından olumsuz etkilenmektedir. Yeni sistem netleşmemekle birlikte değişiklik tekliflerinde kara liste uygulamalarında ülke bayrağı yerine geminin sahip olduğu şirketlerin yer alacağını işareti verilmiştir. Bir ülke bayrağı altında standart altı gemi işletmeciliği nedeniyle bayrağın kara listede olması kaliteli gemi işletmecilerini de olumsuz etkilemektedir. Bu uygulama adaletli değildir. Bu nedenle direktifte kara liste uygulamalarının bayrak için değil, gemi işletmeleri için uygulanması konusu netleştirilmeli ve bunun ana esasları da belirlenmelidir.

#### Klas kuruluşları direktifi

Klas kuruluşu direktifinde yapılması planlanan değişikliklerle, Türkiye'nin görüş ve taleplerine paralel olarak bir klas kuruluşunun tanınması için gerekli tonaj ve sörveyör sayısı kriterleri performans kriterine dönüştürülmüş olmakla birlikte, performansın değerlendirilmesinde usul ve esaslar somut değildir. Bu durumun, 2006 yılı Paris MOU raporuna göre bazı IACS üyesi klas kuruluşlarını da geride bırakarak yüksek performans gurubunda yer alan Türk Loydu'nun AB Komisyonu tarafından tanınmasında yeni yeni gerekçeler yaratılması maksadıyla kullanılabileceği düşünülmektedir.

#### Kazalarda yolcularla ilgili tazmin ve diğer sorumlulukları düzenleyen tüzük

Bu yeni tüzük taslağı ile 2002 tarihli yolcuların ve bagajlarının denizyoluyla taşınması ile ilgili Atina Sözleşmesi hükümleri, taraf olmasının tüm AB üyesi ülkelerin içsularında, kabotaj ve uluslararası taşımacılıklarında uygulanacak şekilde AB müktesebatı haline getirilmektedir. Tüzük yürürlüğe girdiğinde, yapılan kontrata göre çıkış veya varış limanı üye ülkelerden biri olan üçüncü ülke bayraklı gemiler de uygulanacaktır. Kaldı ki, aday ülke olarak Türkiye bu müktesebata uyum sağlamak zorundadır. Bu durumda Türk gemisahipleri de taşıyanın sorumluluğu kapsamında meydana gelen kaza ve olaylarda ciddi tazmin yükümlülükleri altına gireceklerdir.

the EU acquis regarding marine safety in the access process. As a result, Turkey is to become a party to the conventions and protocols to which Turkey is not a party among those listed above in a very short period. Although it is inevitable for Turkey to become a party to such conventions and protocols in the medium and long term, making this process very soon will cause some problems for our shipping fleet.

#### Directive for the supervision of port states

In technical sense, the essential and ultimate goal of the amendments to the directive is to ensure marine safety and prevent the pollution caused by the vessels in the EU waters by preventing vessel operation under standards. In order to attain such goal, the existing regime for supervising the port states has been modified to create a new regime for supervising port states which ensures that the high quality vessels are inspected less frequently and the vessels under the standards are inspected more frequently. Moreover, the role of the pilots in determining the insufficiencies of the vessels is being enhanced; the sanctions for banning from access to EU ports are made stronger and extended over to all types of vessels; and a measure is introduced so that the information regarding the operators of the banned or frequently inspected vessels is disclosed; a stipulation is made to the effect that a black list shall be maintained for the companies; and also some measures are taken in order to enhance the quality of the administrations to make sure that they implement port state supervision more efficiently. Although nearly all of the measures for modifications shall have an impact on the Turkish shipping fleet positively or negatively to a lesser or greater extent, the most important matter that should be taken into consideration is the port state supervision system that has been created recently, whose full details are not yet known. Turkish shipping fleet consisting of quite old vessels is being affected negatively from the black list implementations within the framework of the current port state supervision legislation of EU. Although the new system is not clear yet, the proposals for amendment imply that the black list applications shall include the company owning the vessel instead of the country flag. The fact that a flag is in the black list due to vessel operation under standards has a negative impact on the operators of high quality vessels as well. This application is not fair. Therefore, it should be made clear in the directive that the black list applications shall not be applicable for the flag but for the vessel operators and the principles for the same should be clarified.

#### Class organizations directive

Although the criteria for tonnage and number of surveyors have been transformed into performance criteria with the amendments planned for class organizations directive in parallel with the opinions and demands of Turkey, the principles and procedures for evaluating performance are not concrete. It is thought that this may be used for creating new excuses for the recognition of the Turkish Lloyd that has been included in the high performance group leaving some IACS member class organizations according to the Paris MOU Report of 2006 by the EU Commission.

#### Regulations setting out the indemnification and other responsibilities for passengers in accidents

With these new draft regulations, the provisions of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea dated 2002 are integrated into EU acquis applicable for the territorial waters of all the EU member countries, regardless of whether they are parties to the Convention or not, with a view to cabotage and international carriage. When the regulations enter into force, they will be applicable for the vessels with the flags of third countries, being one of the ports of departure or arrival according to the contract signed. Besides, as a candidate country, Turkey is to ensure harmony with acquis. In this case, the Turkish ship-owners shall also assume serious indemnification liabilities in accidents and events to occur within the scope of the responsibility of the carrier.



T.C.  
M.E.B.

ÖZEL ÇETİNLER  
SÜRÜCÜ ve OPERATÖRLÜK KURSU

# EHLİYET İÇİN ÇETİNLER'İ SEÇİN



Üzmemek ve Üzülmemek için ÇETİNLER SÜRÜCÜ KURSU'nu SEÇİN!

Forklift, Vinç, Kazıcı-Yükleyici, Dozer, Greyder,  
Delik delgi ve sondaj ehliyeti (Fore Kazık),  
İş Kamyonları (Vidanjör, kar küreme kamyonu,  
kaya kamyonu, mikser, transmikser, araç  
kurtarma araçları, çöp kamyonları, özel aparatlı  
ünimoglar, zemin süpürme ehliyeti, Beton ve  
asfalt serme ehliyeti (finişer)  
Operatör belgeleri verilir.

Operatör Belgesi, Milli Eğitim Bakanlığınca Onaylı,  
Soğuk Damgalı ve Çalışma Bakanlığı İş Teftiş  
Kurulu Başkanlığınca kabul edilen bir belgedir.



Demokrasi Meydanı Balıkçılar Çarşısı Selamsız Cad. Bereket Han No:10 Kat:2  
Üsküdar - İSTANBUL Tel: (0216) 492 63 10 - 492 63 11 - 492 27 68  
Fax: (0216) 391 80 88 GSM: 0533 659 02 70  
Şube: Merkez Mah. Eski Ankara Cad. No:82 K.2 Sancaktepe (Sarigazi)  
Tel: (0216) 622 48 14 - 15 - 16  
www.cetinersurucu.com e-mail: info@cetinersurucu.com



# Filo Yazılım Teknolojisinin Başarılı Örneği Yedi Deniz

Bize biraz Yedi Deniz'den bahseder misiniz? 1960 yılında Kaptan Ferit Biren tarafından kurulmuş, konusunda uzmanlaşan Türkiye'deki ilk firmalardan biridir. Müşteri memnuniyetini ilke edinen firmamız, satış öncesi ve sonrası verdiği kaliteli hizmet nedeni ile konusunda öncü firmalardan biri olarak yerini güçlendirmektedir. Kuruluşumuzdan bu yana, yeni inşa gemilere gemi donanımı; mevcut gemilere yedek parça ve servis hizmeti veriyoruz. Bunun yanı sıra yeni tersane kurulmasında ihtiyaç duyulan gemi kaldırma sistemlerini de Türkiye'deki müşterilerimizin hizmetine sunuyoruz. Çeşitli ülkelerdeki firmaların da Türkiye'deki temsilciliğini yapıyoruz. Pompa, pervane sistemleri, gemi kazanı, separatör, navigasyon aletleri, taşınabilir tank seviye ölçme sistemleri, çabuk kapama valfleri temsilciliğini yaptığımız ürünlerin bazılarıdır. Aynı zamanda 1 Ocak 2009 itibari ile ETS Enraf TankSystem - HERMetik adı ile anılan taşınabilir tank seviye ölçüm sistemlerinin de kalibrasyon, bakım ve servis hizmetlerini vermeye başladık. Bu konuda daha önce yetkili bir servis yoktu. Ocak ayında başlamamıza

**Denizcilik sektörü her zaman teknolojiyi çok yakından takip etmek zorunda olmuştur. Teknolojiyi iyi kullanan, filo yazılımı konusunda uzman bir firma olan Yedi Deniz'in Pazarlama Müdürü Arzu Biren ile denizcilik sektörünü ve teknolojinin hayatımızı nasıl kolaylaştırdığını konuştuk.**



Arzu Biren: Yedi Deniz Pazarlama Müdürü

## A Successful Example of Fleet Software Technology: the Seven Seas

### Arzu Biren:

Marketing Director of the Seven Seas (Yedi Deniz)

**Maritime sector has always been obliged to follow up with the technology very closely. We talked with Arzu Biren, the Marketing Manager of the Seven Seas, a firm that uses the technology very well and that is specialized in fleet software, about the maritime sector and how the technology facilitates our lives.**

Can you describe the Seven Seas to us?

It was founded in 1960 by Master Ferit Biren and it is one of the first firms in Turkey to have specialized in its field. Adopting customer satisfaction as a principle, our firm strengthens its position as one of the leading firms due to the quality pre-sales and post-sales services. Since our foundation, we have been offering ship equipment to the vessels that are just built and spare parts and services to existing vessels also the vessel lifting systems needed while establishing a new shipyard for the customers in Turkey. We also represent other country firms in Turkey. Some of the products we represent include pumps, screw systems, ship boilers, separators, navigation tools, portable tank level measurement systems, and quick-stop valves. At the same time, we have been providing calibration, maintenance and service for tank measurement systems named ETS, Enraf TankSystem - HERMetik since January 1st, 2009. There was no authorized service provider in this respect before. We can say that we were met with an intense demand though we just started



rağmen, yoğun bir talep ile karşılaştığımızı söyleyebiliriz. Deniz Malzeme Güvenlik Limited şirketimiz ile servis istasyonu olarak can salı, MES (Toplu Acil Tahliye Sistemleri) gibi can kurtarma ekipmanları servisi hizmeti veriyoruz. 'Rota Yat' isimli diğer bir kardeş şirketimiz var. Misafirlerimizin tercihlerine göre, İstanbul Boğaz'ının muhteşem manzarası ve müzik eşliğinde, yemekli iş gezileri ve toplantıları düzenlemekteyiz.

**MESPAS ve ürününüz MESPAS R-5 ile ilgili bize bilgi verir misiniz?**

MESPAS, merkezi İsviçre'de bulunan ve 2000 yılında kurulan bir firmadır. Çok kısa sürede dünyanın her tarafında geniş bir müşteri portföyü oluşturabilmiş ve dünyaca ünlü birçok rakibini geride bırakarak sektörün lider yazılım programlarından biri haline gelmiştir. MESPAS'ın DNV ve GL gibi kalite sertifikaları da bulunmaktadır. Firmamız modern filo yönetimlerinin hepsinde olması gereken bir sistemi müşterilerinin hizmetine sunarken, kalite yönetiminin yanı sıra kullanım kolaylıklarını da düşünerek, özellikle gemi personelinin sistemi en etkin biçimde kullanabilmesi için gerekli tüm kolaylığı sistemin içinde sağlamıştır. Çok kapsamlı bir takip ve yönetim imkanı vermesine karşılık, çok basit kullanımı ile özellikle gemi personeline büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Sistem tamamen Java programları ile desteklenmekte ve herhangi bir işletme sistemi ile uyumlu olarak çalışmaktadır. MESPAS, denizcilik sektöründe uzmanlaşmış bilgi ile modern bilgisayar programı çözümleri ve randımanlı servis hizmeti ile şirketinizin başarısını pekiştirir. Programın en önemli özelliklerinden biri de, uluslararası sularda gemi işleten/çalıştıran firmaların yabancı limanlardaki "Port State" kontrollerinde; IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü), MARPOL (Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesi), SOLAS (Denizde Can Güvenliği), TCW (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları) gibi uluslararası güvenlik kodlarının gerekliliğini tam yerine getirilememesinden kaynaklanan cezaların önüne geçmeyi sağlamasıdır. R-5, kullanılan dokümanları minimize ediyor. Geminiz ile ilgili kullanım kitapçıkları, sertifikalar, yedek parça kitapçıkları gibi aklınıza gelebilecek bütün dokümanların elektronik ortama aktarılmasını sağlıyor. Bir geminin herhangi bir limanda

in January. We provide lifesaver equipment services such as lifeboats, MES (Marine Evacuation System) with our company Deniz Malzeme Güvenlik Limitet as a service station. We also have another sister firm named Rota Yat. We organize business trips and meetings with dinner party accompanied by the magnificent view of the Bosphorus and music, depending on the choices of our guests.

**Can you inform us about MESPAS and your products MESPAS R-5?**

MESPAS is a firm with headquarters in Switzerland and that was established in 2000. It was able to create a wide customer portfolio all around the world in a very short period of time and it has become one of the leading software programs of the world, leaving many worldwide famous competitors behind. MESPAS also has quality certificates such as DNV and GL. Our firm offers a system that should be found in any modern fleet-management to its customers, while also providing any facilitations needed for the most efficient use of the system by the ship's crew with due consideration of the ease of use in addition to quality management. Although it enables very comprehensive monitoring and management, it provides huge facilitations especially for the ship's crew with its very simple use. The system is supported with Java programs entirely and it works in harmony with any operational system. MESPAS enhances your company's success with specialized knowledge in the maritime sector and modern computer program solutions and efficient services. One of the most important features of the program, on the other hand, is that it ensures the prevention of the penalties arising out of the failure to fully meet the requirements of the international security codes such as IMO (International Maritime Organization), MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), TCW (International Convention on Standards for Training,

## SHIP INDUSTRY

tutulmasının maliyetinin ne kadar yüksek olabileceği malumunuzdur. Türkiye, maalesef Türk bayraklı gemilerin, yurtdışındaki tutulmaları nedeni ile hala Beyaz Liste'ye girememiştir. Bu sistemin yaygınlaşması ile Türkiye'nin Beyaz Liste'ye taşınmasına bir katkıımız olursa, elbette ki çok mutlu oluruz. Bunun yanı sıra gemide muhtelif zamanlarda muhtelif kontrollerin, bakımların yapılması gerekiyor. Bunun merkeze bildirilmesi lazım. Merkez de bunu kontrol etme imkanı buluyor. Açıp bakıyor diyor ki, şu cihazın şu bakımının yapılması lazımdı. MESPAS'ın çalışıp bu sistemi yüklemesiyle iş bitmiyor. Filo menajerinin yönlendirmesiyle gemi personelinin de bu işte gerekli donelerin girilmesi suretiyle işbirliği gerekiyor. Yedek parça ile ilgili program modülümüz sayesinde, değişen yedek parça numaraları güncel olarak "merkez sunucu" (server) üzerinden MESPAS müşterileri ile senkronize bir şekilde paylaşıldığından, herhangi bir parça tedariki söz konusu olduğunda gemi personelinin doğru parçayı en kısa sürede temin etmesine olanak sağlamaktadır. 2008 verilerine göre, yaklaşık olarak 180 ayrı ürün kategorisinde, 23000'e yakın farklı ürün için, yaklaşık 3000 ayrı üreticinin 600,000'e yakın yedek parça listesi ve kodlarını içeren bir arşivleri bulunmaktadır. MESPAS kullanan müşteriler bu donelerden yararlanma özelliğine sahipler. Stok programı ile birlikte kullanıldığından ihtiyaç duyulan A parçasının öncelikle stoklarında bulunup bulunmadığına, bulunuyorsa kaç adet bulunduğuna, acil ihtiyacınız olan sayıya, kullandıktan sonra yerine yenisinin koyulması için sipariş vermeye olanak sağlaması gibi birçok avantajlar sunulmaktadır.

#### Diğer yazılım programlarından MESPAS R-5'i ayıran farklar nelerdir?

En önemli özellik, bilgilerin depolandığı "merkez sunucu"nun (server) İsviçre'deki merkez ofiste yüksek güvenlik altında, sadece yetkili personelin erişim olanağı bulunduğu bir birimde tutulmasıdır. Bunun en büyük faydası, sistemde oluşabilecek bir arıza veya hatada direkt İsviçre'deki "merkez sunucu"dan müdahale edilerek sorunun çözülebilmesi ve böylelikle teknik servis için talep edilecek personelin ulaşım, konaklama, servis vb. masraflarından kullanıcının korunmasıdır. Müşterilerimizden en çok duyduğumuz yakınma, "merkez sunucu"nun kendi bilgisayarlarının kendi ofislerinde bulunmasından dolayı; sistemi aldıktan sonra olası arızalarda kendilerine servis ücreti adı altında yansıtılan yüksek ücretlerin 1-2 servis sonrası sistemin ücretini geçebilmesidir. MESPAS kullanan müşterilerimizin bu sorunu ortadan kalkmaktadır. Sistemin diğer muadillerine göre, en büyük avantajlarından bir diğeri de, yapılacak olan güncellemelerin sadece o değişikliği (değişiklik olan maddeleri ve/veya sayfaları) kapsamı nedeniyle en kısa internet bağlantısı ile gerçekleştirilmesi ve internet ücretlerinden de tasarruf sağlanmasıdır. Yine bir başka avantaj da, müşterilerimizin talepleri halinde, teknik elemanlarına her ay sonu teknik eğitim imkanı MESPAS'ın İsviçre'deki ofisinde ücretsiz olarak vermeleridir.

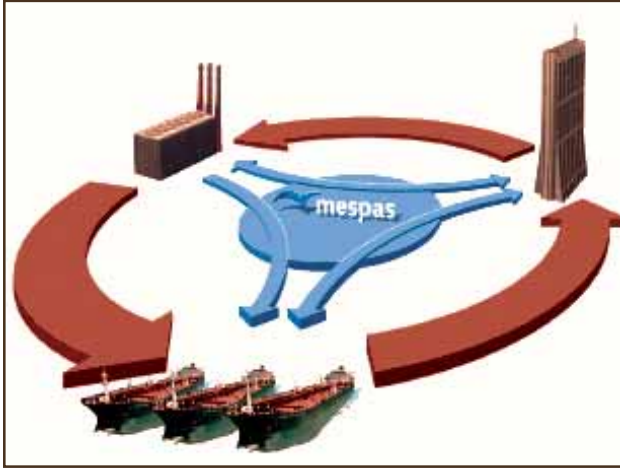
#### Ürününüz daha çok hangi ülkelerde rağbet görüyor?

İsviçre, İtalya, Yunanistan, Almanya, Norveç gibi birçok Avrupa ülkesinin yanı sıra, Amerika, Kanada, Japonya, Çin ve Üzakedoğu ülkelerinde de oldukça rağbet gören bir sistemdir. Software sistemi son iki yıldır Türkiye'de ivme kazanmış bir durumda. MESPAS ile Türkiye'deki bu ilgiyi değerlendirip, MESPAS'ı Türk müşterilerle de tanıştırmak amacındayız. Şimdilik MESPAS "software sistemi"ni kullanan 430 gemi var. Türkiye'de büyük

Certification and Watch Keeping for Seafarers) during the port state controls at foreign ports for the firms operating/running vessels in international waters. R-5 minimizes the documents used. It makes sure that any document such as user's guide, certificates, spare parts booklets etc. related to your vessel to be transferred to the electronic media. You know how high it can cost to keep a vessel at a port. Unfortunately Turkey has not been able to enter the White List as vessels with Turkish flag are detained abroad. We will of course be very happy if we can contribute to the inclusion of Turkey in the White List with the spreading of this system. In addition, a vessel needs various checks and maintenance at various times. The headquarters should be informed about it and the headquarters has the opportunity to check it. The headquarters opens it and sees that a certain device needs certain maintenance. And it's not over when MESPAS works and loads this system. The cooperation of the ship crew is needed by entering the necessary data under the directions of the fleet manager. Thanks to our program module related to spare parts, the changed spare part numbers are shared with MESPAS customers in a synchronized manner via the central server in an updated manner and so when a spare part supply is needed, the ship crew is enabled to supply the right part as soon as possible. According to 2008 data, there is an archive that contains the list of spare parts and codes for approximately 600,000 items of approximately 3000 manufacturers in approximately 180 different product categories. The customers who use MESPAS can also benefit from such data. As this is used with stock program, it provides many advantages as to enable checking whether certain needed part A is in stock or not, how many items there are in stock, if any, the number of items you need immediately, and ordering for replacement after use.

#### What are the differences of MESPAS R-5 from other software programs?

The most important feature is that the central server that saves the data is kept under high security conditions at the central office in Switzerland, with access granted to only authorized personnel. The greatest benefit of this is that in case of any breakdowns or errors in the system, it is intervened directly from the "central server" in Switzerland and thus the user is protected from the costs relating to transportation, accommodation, service etc. of the staff as may be demanded for technical service. The complaint that we get most frequently from our customers is that the high charges called service fees for the breakdowns that can occur after purchasing the system can exceed the charges of the system after 1 or 2 times of servicing as the "central server" is at their office. The customers of ours, who use MESPAS, are free from this problem. Another great advantage the system offers as compared to its equivalents is that its updates cover only the relevant change (items and/or pages with changes) and so take the shortest time of web connection, thus saving from the web costs. And another advantage is that, they provide free of charge technical training to technical staff of our customers at



bir pazar olduğunu kendilerine anlattık. Onlar da burayı bir fırsat olarak gördüler. Dolayısıyla birlikte çalışmaya karar verdik. Sadece yeni inşa gemiler ile ilgilenmiyoruz. Şu anda çalışan gemiler, armatörler, gemi sahipleri, gemi işletmecileri ile de ilgileniyoruz. Halen görüşmelerimiz devam ediyor. Ama kriz yüzünden alımlar askıya alınmış durumda. Özellikle SMM İstanbul 2009'da gördüğümüz ilgiden memnunuz. Böyle bir programa sahip olmayan, ama SMM fuarındaki tanıtımından sonra sistemi beğenip bizimle temasa geçen birçok müşterimiz var. Burada bizimle yakınlaşan müşterilerimiz ile neticeye ulaşacağımızı düşünüyoruz.

#### Bu ürün ne kadar maliyet gerektiriyor?

Bu program statik bir program değil. Yani belirli bir düzende yazılmış ve aynı programı bütün müşterilere aynı formatta vermiyor. Günün koşullarına ve gerekliliklerine göre, MESPAS firması sürekli olarak sistemini yeniliyor. "Merkez sunucu" (server), "gemi" ve "ofis" arasında senkronize bir şekilde bilgi aktarımı yapıyor. Önemli olan filonun gereksinimlerini doğru olarak ifade edebilmesi ve neye ihtiyacı olduğunu çok iyi belirlemesi. Sistemimiz; Planned Maintenance (Running Hours), E-Procurement (Account/Budget/Spare parts), Document Management, Installation Data Managers (Reports, Forms), Stock Control, TMSA II, Noon Report, Task Manager, Consumables, Form Manager, Interface to Accounting, Free Software for Suppliers, Crew Management gibi modüller halinde verilmektedir. İhtiyacınız olan modüller belirlendikten sonra fiyatlarımız ortaya çıkmaktadır. Tabii bu yüzden standart bir fiyat belirtmek yanlış olur. En başta doğru modüller alındıktan sonra fiyatlarda sürpriz yaşamıyorsunuz.

#### Son olarak denizcilik sektörüne nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Yedi Deniz ve MESPAS olarak giderek büyümekte ve gelişmekte olan denizcilik sektörüne teknolojik açıdan yeni açılımlar ve alternatif bir sistem sunmak arzusundayız. Herkes gibi biz de çok iyi bilmekteyiz ki, günümüzde oldukça yaygın olarak kullanılan yazılım programları, yakın gelecekte vazgeçilmez bir zorunluluk olarak hayatımızda yerini alacaktır. Biz Türk denizcilik sektörünün bu işi bizlerin de yardımı ile biran önce aşip, yeni ufuklara yol almasının yolunu açmayı istiyoruz. Umarız bu dileğimiz, geleceği gören gemi sahiplerimiz ve gemi işletmecilerimiz tarafından da bizim kadar önemsenir ve sektörümüz teknolojik açıdan gerekli yeterliliğe kavuşur.

MESPAS office in Switzerland, if demanded by our customers.

#### In which countries is your product demanded at most?

It is a system that is in demand in USA, Canada, Japan, China and Far Eastern countries in addition to many European countries such as Switzerland, Italy, Greece, Germany and Norway. Software system has been in a momentum for the last two years in Turkey. We aim to take advantage of this interest in Turkey with MESPAS and introduce MESPAS to Turkish customers as well. For now, there are 430 vessels using MESPAS "software system". We have explained them that there is a large market in Turkey. And they have seen Turkey as an opportunity. So we have decided to work together. We are not just interested in the recently built ships alone; we are also interested in the vessels, ship-owners, and ship operators currently in business. Our contacts are still in progress. But the procurements are suspended due to the crisis. We are especially pleased with the attention that we got in SMM İstanbul 2009. We have many customers who did not have such a program but who liked the system during the presentation at the SMM fair and contacted us. And we think we will reach a conclusion with our customers who approached us there.

#### How much does this program cost?

This is not a static program. In other words, it's not a program that was created with a specific order and that provides the same program to all the customers in the same format. MESPAS firm constantly updates the system depending on the conditions and requirements of the day. Synchronized data exchange takes place between the "central server", "vessel" and "office". What matters is that the fleet expresses its needs in the right manner and determines its needs very accurately. Our system is provided in modules such as Planned Maintenance (Running Hours), E-Procurement (Account/Budget/Spare parts), Document Management, Installation Data Managers (Reports, Forms), Stock Control, TMSA II, Noon Report, Task Manager, Consumables, Form Manager, Interface to Accounting, and Free Software for Suppliers and Crew Management. The price is found after determining the modules you need. So, of course, it is not right to quote a standard price. If the modules are purchased correctly at the beginning, you do not get surprises in prices.

#### Finally, what is the message that you would like to convey to the maritime sector?

As the Seven Seas and MESPAS, we intend to offer the maritime sector that grows and develops day by day new expansions and an alternative system. Like everybody else, we are aware of the fact that the software programs that are being used widely at present will become indispensable obligations in near future. We would like to open the way for the Turkish maritime sector, helping it to overcome the existing problems and set sails towards new horizons. We hope our ship-owners and ship operators, who see the future, will care for this wish of ours as much as we do and our sector will have the required technological sufficiency.



**Open-Partially & Totally Enclosed - Freefall**

# LIFEBOATS

**Slow speed & Fast**

# RESCUE



# BOATS

# BOXES & CABINETS

**for Lifebuoys, Lifejackets, Batteries, Breathing Apparatuses,  
Foam Applicators  
& Fire Hoses**



# WET UNITS

**for Ships & Offshore Installations**



# HOOK RELEASE DEVICES



**GEPa - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.**

Tersane Yolu, Yan Sanayi Bölgesi, No:12 Aydıntepe (P.O.BOX:7) Tuzla 34947 İstanbul TURKEY

phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 64

e-mail: [info@gepafiberglass.com](mailto:info@gepafiberglass.com) web page: [www.gepafiberglass.com](http://www.gepafiberglass.com)

*Your bending technology partner...*



[www.sezginmetal.com.tr](http://www.sezginmetal.com.tr)

## SHIP INDUSTRY

**AK GEMİ İNŞ. TİC. LTD. ŞTİ.**

İlk olarak Haliç'te lumbuz imalatına başlayan tersane, daha sonra Tuzla'ya taşınarak faaliyetlerine burada devam etmiştir. Kaptan köşkü pencerelerinde kullanılan rezistanslı & ısıtmalı buğu ve buz çözücü termocamların üretimi Ak Gemi – Uğurlu Otocam fabrikaları ortaklığı tarafından servo kontrollü CNC makinelerle yapılmaktadır. Isıtmalı camların CNC makinelerde üretilmesi termocam kalitesi bakımından çok önemlidir. Yılların verdiği tecrübeyi yeniliklere yansıtan firma, gemi dünyasındaki lumbuz firmaları ile rekabet edebilmek için daha ileriye geçerek, uluslararası pazarda kendini kanıtlamayı başarmayı en büyük hedef olarak belirlemiştir. Kaliteyi sürekli arttırmak, bugüne kadar yurtiçi ve yurtdışında yüzlerce gemi donatan firmanın temel ilkeleri arasında yer almaktadır.

**Adres: Aydıntepe Tren İstasyonu Karşısı Kurt Kiremit Fabrikası İçİ 81720 Tuzla/İstanbul**  
**Tel : +90 216 493 89 51**  
**Faks: +90 216 493 89 52**  
**Mail : ak-gemi@hotmail.com**  
**www.akgemi-lumbuz.com**

**AK GEMİ İNŞ. TİC. LTD. ŞTİ.**

Having started manufacturing side scuttles at the Golden Horn initially, the shipyard then moved to Tuzla and carried on its activities there. The manufacture of the vapor and ice dissolving thermo glasses with resistance and heating used on the bridge windows is carried out by Ak Gemi – Uğurlu Otocam factories partnership using servo-controlled CNC machinery. The manufacture of thermo glasses using CNC machinery is very important in terms of the quality of the thermo glasses. Reflecting the experience of many years to the innovations, the firm has determined the most important goal as succeeding in proving itself in the international markets in order to compete with the side scuttle firms in the shipping world. Improving quality constantly has been among the basic principles of the firm that has equipped hundreds of vessels domestically and abroad.

**Address: Aydıntepe Tren İstasyonu Karşısı Kurt Kiremit Fabrikası İçİ 81720 Tuzla/İstanbul**  
**Tel : +90 216 493 89 51**  
**Fax: +90 216 493 89 52**  
**Mail: ak-gemi@hotmail.com**  
**www.akgemi-lumbuz.com**

**ERSAN GEMİ YAN SANAYİ DENİZCİLİK TİC. LTD. ŞTİ**

1989 yılında Tuzla İçmeler'de ticaret hayatına başlayan firma, bu yıldan itibaren kendi tescilli markası ile gemi yan sanayisinde faaliyetlerini geliştirerek sürdürmektedir. Gün geçtikçe güçlenen ve ürün satış yelpazesini genişleten Ersan Gemi Yan Sanayii Denizcilik Tic. Ltd. Şti.; gemi ve endüstriyel malzemelerin satımını, gemi malzemeleri üretimini ve tasarımını gerçekleştirmektedir. Satış yaptığı ürünler arasında flanş, dirsek, deniz suyu, yakıt ve sintine filtreleri, lama-ubolt kelepçeler, saç hava firar başlığı, tank imalatı ve çeşitli çaplarda saç kıvrımı bulunmaktadır. Firma, Türkiye çapında başlıca gemi inşa, çelik konstrüksiyon, inşaat ve taahhüt firmalarına da hizmet vermektedir. Sadece standart üretimle sınırlı kalmayıp, özel tür imalatlarda da müşterilerin isteklerini yerine getirilebilen firma, büyük ölçüde rekabete dayanan ekonomik sistem içinde; ticaret, mal ve hizmetlerin kalitesini sürekli olarak iyileştirme kuralına uymak zorunluluğunun bilincinde çalışmaktadır. Firmanın temel hedefleri; standardizasyonu yakalamak, müşteri memnuniyeti, zamanında ve istenilen kalitede teslimattır. Ayrıca daha yüksek kâr ve pazar payına ulaşmayı ve ciddi bir verimlilik artışı hedefleyen firma, sektörde bulunan bir boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır.

**Adres: Evliya Çelebi Mah. Gıptaş San. Sitesi A Blok No:13**  
**Tuzla / İstanbul-Türkiye**  
**Tel : +90 216 447 43 30**  
**Faks: +90 216 447 43 17**  
**Mail : ersan@ersangemi.com**  
**www.ersangemi.com**

**ERSAN GEMİ YAN SANAYİ DENİZCİLİK TİC. LTD. ŞTİ**

The firm started its commercial activities in 1989 at Tuzla, and has since been extending its scope of activities in the supply industry for ships under its own registered trademark. Getting stronger and extending its product range day by day, Ersan Gemi Yan Sanayii Denizcilik Tic. Ltd. Şti. engages in the sale of vessels and industrial materials, manufacture and design of ship materials. The products sold by the company includes flanges, elbows, filters for sea water, fuel and bilge, lama-u-bolt collars, sheet iron air release cap, manufactured tanks and sheet iron twists of various diameters. The firm also serves leading vessel construction, steel construction, construction and contracting firms as well. The firm meets the demands of the customers through not only standard manufacturing but also custom manufacturing and operates with the awareness of the obligation to observe the rule of constant improvement of trade, goods and services in an economic that is based on competition by large. The basic goals of the firm are attaining standardization, customer satisfaction and timely delivery with the desired quality. Moreover, seeking to attain a higher profit and market share and a serious increase in efficiency, the firm intends to fill a gap in the sector.

**Address: Evliya Çelebi Mah. Gıptaş San. Sitesi A Blok No:13**  
**Tuzla / Istanbul-Turkey**  
**Tel: +90 216 447 43 30**  
**Fax: +90 216 447 43 17**  
**Mail: ersan@ersangemi.com**  
**www.ersangemi.com**

**HAK-PI DENİZ GEMİ İNŞA MALZEMELERİ SAN. TİC. A.Ş.**

1976 yılında kurulan firma, kısa süre içerisinde kurumsal kimliğini tamamlamıştır. Firma, deniz sektöründe kullanılan flanş, ubolt kelepçe, hava fırcar başlığı, çamur sandığı, (deniz suyu filtresi), yakıt filtresi, lama kelepçe, boru bilezik, boru bağlama kaplini, dirsek, beynelminel flanşlar, iskandil tapası, lavra tapası, mafsal kumanda rotu, saplamalı dablın, çelik gönye vana, çelik dış şarz vanası, sandık valf, yağ, mazot, fueloil ve deniz suyu pompaları (dişli ve santrafütü) imalatı yapmaktadır. HAK-PI ayrıca gemi boru tesisat işçiliği ve sektörde kullanılan birçok malzemenin pazarlamasını da yapmaktadır. Gemi inşa ederken ya da var olan bir gemiyi bakıma çekerken, en kaliteli ve en ucuz malzeme olanağı sunan firma, kalite ve müşteri memnuniyetini esas almaktadır.

**Adres: Rauf Orbay Cad. 6 - 48 Sok. No: 3/C İçmeler-Tuzla/Istanbul**

**Tel : 0216 395 22 52**

**Faks: 0216 395 03 58**

**Mail: hakpi@hotmail.com**

**www.hak-pi.com.tr**

**HAK-PI DENİZ GEMİ İNŞA MALZEMELERİ SAN. TİC. A.Ş.**

Established in 1976, the firm has made its corporate identity whole in a short time. The firm manufactures flanges, u-bolt collars, air release caps, mud boxes, (sea water filters), fuel filters, lama collars, pipe rings, pipe couplings, elbows, universal flanges, sounding stopper, plate stopper, joint command rod, thrusting doubling, steel set square valve, steel external charging valve, box valve, grease, diesel oil, fuel oil and sea water pumps (with gear and centrifuge) used in the shipping sector. HAK-PI also markets many materials used in the sector with labor relating to vessel pipe installation. While constructing a vessel or receiving a vessel for maintenance, the firm provides an opportunity for the highest quality materials with the lowest prices and focuses on high quality and customer satisfaction.

**Address: Rauf Orbay Cad. 6 - 48 Sok. No: 3/C İçmeler-Tuzla/Istanbul**

**Tel: 0216 395 22 52**

**Fax: 0216 395 03 58**

**Mail: hakpi@hotmail.com**

**www.hak-pi.com.tr**

**İSTANBUL TERSANECİLİK VE DENİZCİLİK SAN. TİC. LTD. ŞTİ**

İstanbul Tersanecilik ve Denizcilik kurucularından Mehmet Köse, 1981 yılında başlamış olduğu gemi sektöründeki çalışmalarını her zaman ilerletmiş ve günümüzdeki haline getirmiştir. 1981 yılında başlamış olduğu tersane çıraklığını, 1994 yılında kurduğu Nur Gemi San. Tic. Ltd. Şti. ile bir adım daha ileri götürerek, gemi donatım malzemeleri imalatı ve boru malzemesi satışına başlamıştır. Aynı zamanda kurmuş olduğu firma ile muhtelif tamir işleri yaparak geliştirmiştir. 2000 yılında ortakları ile birlikte kurmuş olduğu İstanbul Tersanecilik ve Denizcilik San. Tic. Ltd. Şti.'de dört yıl boyunca kazaçılık ve bakım onarım işleri yapmıştır. 2004 yılının sonunda ortaklarından ayrılarak firmayı devir alan Mehmet Köse, yatırımlara hız vermiş, 2005 yılında tamamlanmış olduğu yatırımlarla bakım-onarımın yanı sıra yeni gemi inşa işine başlamıştır. Tuzla Özel Sektör Tersaneler Bölgesi'nde 780 metrekare kapalı toplam 5 bin metrekare üzerine kurulu tesisinde 2005 yılından itibaren yeni inşa yapan firma yatırımlarına devam ederek, Yalova / Altınova'da 52.000 metrekare tersane sahası almış, dolgu ve zemin iyileştirme işlerini tamamlamıştır.

**Adres: Tersaneler cad. No:10 Kurt Kiremit Önü Tuzla/Istanbul - Türkiye 34944**

**Tel: +90 216 494 27 23**

**Faks: 90 216 494 27 19**

**Mail: info@nur-istanbulshipyard.com**

**www.nur-istanbulshipyard.com**

**İSTANBUL TERSANECİLİK VE DENİZCİLİK SAN. TİC. LTD. ŞTİ**

Mehmet Köse, one of the founders of Istanbul Tersanecilik ve Denizcilik, has always advanced his efforts in the shipping sector, which started in 1981, and he has brought his efforts to their present condition. Having taken shipyard apprenticeship that he started in 1981 a step ahead with the Nur Gemi San. Tic. Ltd. Şti. established in 1994, he started manufacturing vessel equipment and pipe materials. At the same time, he developed the firm established by engaging in some repair works. He engaged in running sliding ways operations and repair and maintenance works for 4 years at Istanbul Tersanecilik ve Denizcilik San. Tic. Ltd. Şti., which he established with 4 other partners. Leaving the partners and taking over the firm in late 2004, Mehmet Köse emphasized the investments and started constructing new vessels as well in addition to maintenance and repair with the investments that were completed in 2005. The firm that has been constructing new vessels at the facility extending over a total area of 5 thousand square meters (closed area 780 square meters) at Tuzla Private Sector Shipyards Zone since 2005 has continued investments and has bought a shipyard area of 52.000 square meters at Yalova / Altınova and has completed filling and ground improvement works.

**Address: Tersaneler cad. No:10 Kurt Kiremit Önü Tuzla/Istanbul - Turkey 34944**

**Tel: +90 216 494 27 23**

**Fax: 90 216 494 27 19**

**Mail: info@nur-istanbulshipyard.com**

**www.nur-istanbulshipyard.com**



## SHIP INDUSTRY

**YILDIRIMLAR METAL VE İNŞ. SAN TİC. LTD.ŞTİ.**

1974 yılında gemi ve endüstriyel sektöre adımını atan Yıldırımlar Metal, özellikle gemi inşa donatım malzemeleri konusunda yüksek kalite ve sürekli müşteri memnuniyeti ilkelerine bağlılığı ve fiili uygulamaları sayesinde, kısa sürede sektörün öncü firmalarından birisi olmayı başarmıştır. Sektörün ihtiyaçları doğrultusunda, 1994 yılında üretim faaliyetlerine başlayan firma, müşteri istekleri doğrultusunda uzman kadrosuyla çalışmalarını devam ettirmektedir. Temel ilkesini kalite ve koşulsuz müşteri memnuniyeti olarak belirleyen Yıldırımlar Metal, bu sayede Türk gemi inşa sektörünün öncü firmaları ile yoluna güçlü ve emin adımlarla devam etmektedir. Firma uzun vadede; müşterilerin ihtiyaçlarını, uzman kadrosu ve gelişmiş teknolojiyle tespit ve temin eden, hızla büyüyen, kazançlı, çevreye duyarlı, yüksek kaliteli ürün yelpazesine sahip uluslararası bir firma olmak misyonunu gütmektedir.

**Adres: Postane Mah. Rauf Orbay Cad. G-48 Sok. No:7/A Tuzla - İstanbul**

**Telefon: +90 216 446 01 60**

**Fax: +90 216 446 89 69**

**Mail: info@yildirirlarmetal.com.tr**

**info@yildirirlarmetal.com**

**YILDIRIMLAR METAL VE İNŞ. SAN TİC. LTD.ŞTİ.**

Operating in the vessel and industrial sector in 1974, Yıldırımlar Metal has succeeded in becoming one of the leading firms of the sector in a short period of time especially due to its loyalty to the principles of high quality and permanent customer satisfaction especially with regards to vessel construction and equipping materials. Having started manufacturing activities in 1994 in parallel with the needs of the sector, has been working with its specialized staff in parallel with the customer requirements. Having set its basic principle as quality and unconditional customer satisfaction, Yıldırımlar Metal therefore moves along its path with strong and confident steps with the leading firms of the Turkish vessel construction sector. In the long run, the firm sets its mission as being an international firm in the long run, determining and supplying the needs of the customers with its specialized staff and advanced technology, growing rapidly, being sensitive to the environment and having a high-quality product range.

**Address: Postane Mah. Rauf Orbay Cad. G-48 Sok. No:7/A Tuzla - İstanbul**

**Tel: +90 216 446 01 60**

**Fax: +90 216 446 89 69**

**Mail: info@yildirirlarmetal.com.tr**

**info@yildirirlarmetal.com**

**HAKAN ELEKTRİK OTOMASYON SAN. TİC. LTD. ŞTİ**

1996'dan beri deniz ve karada faaliyet gösteren Hakan Elektrik, yüksek otomasyon teknolojilerini hizmet ve kaliteden ödün vermeden uygulayan bir firmadır. Tersane altyapıları, gemi ve mega yat projeleri yapıp uygulayan, sistem üretip sertifikalandıran Hakan Elektrik'in misyonu; elemanlarının oluşturduğu sinerji ile üretmiş olduğu sistemleri geliştirerek, uzun vadede üretmiş olduğu kaliteli işgücü ve işçiliği dünya pazarına açmaktır. Hakan Elektrik, misyonu gereği hiçbir AR-GE yatırımından kaçınmamaktadır. Bu çalışmalarını hedefine ulaştırmak için bütün birim ve çalışanlarıyla oluşturduğu sinerji, itici güç olmaktadır. Hakan Elektrik; 2002 yılından, 2006 yılı sonuna kadar Ar-Ge çalışmalarına 350.000 Euro'yu aşkın yatırım yapmış, alınan sonuçlarla başarılı olmanın gururunu yaşamıştır. Türk yat ve gemi sektörünü güven verici şekilde kendi alanında temsil etmek, müşterilerinin koşulsuz memnuniyetini sağlamak, denizcilik sektöründe ürettiği sistemler ve kaliteli işçilikle dünya markası olarak kalitede referans haline gelmek de hedefleri arasında yer almaktadır.

**Adres: İçmeler Mah. Papatya Sok. Çapa İş Merkezi**

**No:16/1İçmeler-Tuzla/İstanbul-Türkiye**

**Tel : +90 216 493 22 90-91**

**Faks: +90 216 493 22 92**

**Mail: info@hakanelektrik.com**

**www.hakanelektrik.com**

**HAKAN ELEKTRİK OTOMASYON SAN. TİC. LTD. ŞTİ**

Operating on sea and land since 1996, Hakan Elektrik is a firm that applies high automation technologies with no concessions from service and quality. The mission of Hakan Elektrik that creates and applies the projects for shipyard infrastructures, vessels and mega yachts is to develop the systems manufactured with the synergy created by its staff and to open up to the world with the high-quality labor and workmanship formed in the long run. Hakan Elektrik does not avoid any R&D investments due to its mission. The synergy created with all the departments and staff is the propulsive force to make sure that these efforts attain their relevant goals. Hakan Elektrik invested over Euros 350.000 in R&D between 2002 and late 2006 and has enjoyed the pride of success with the results obtained. The company's goals also include representing the Turkish yacht and vessel sector in a reliable manner, ensuring customer satisfaction unconditionally and becoming a reference in quality as a worldwide trademark in the shipping world with the systems manufactured and high-quality labor.

**Address: İçmeler Mah. Papatya Sok. Çapa İş Merkezi**

**No:16/1İçmeler-Tuzla/İstanbul-Turkey**

**Tel: +90 216 493 22 90-91**

**Fax: +90 216 493 22 92**

**Mail: info@hakanelektrik.com**

**www.hakanelektrik.com**



#### MUSTAFA YÜKSEL DENİZCİLİK MAKİNE SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ.

Firma, 1971 yılından beri denizcilik sektöründe gemi makineleri sevk ve manevra sistemleri üzerinde çalışma yapmaktadır. Kurulduğu günden bu yana, ana amaç olarak üretimde kalitenin sürekliliği prensibini benimsemiş, zamanında ve düşük maliyetli bir üretim öngörmüştür. İşletme, sektöründe ana ve yardımcı makine overhaul işlemleri, şaft ve pervane sistemleri imalat, bakım, onarım işlemleri, dümen sistemleri imalatı, yeni inşa gemilerde ana ve yardımcı makine line ve montaj işlemleri, her türlü kara ve deniz makine parçaları talaşlı imalatı, her çapta piston ve ekipmanların recondation işlemleri, her türlü makine ve ana yatak ve kol yataklarının yenilenmesi konularında uzmanlaşmıştır

**Adres: Tersaneler Bölgesi G - 50 Sok. No: 17 / 25 Tuzla - İst.**  
**Tel: 0216 392 18 01**  
**Faks: 0216 493 31 38**  
**Mail: hakpi@hotmail.com**  
**www.mustafayukseil.com**

#### MUSTAFA YÜKSEL DENİZCİLİK MAKİNE SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ.

The firm has been working on vessel machinery dispatch and maneuver systems since 1971. The firm has considered the consistence of quality in manufacture as its main goal since its foundation and has always focused on timely and low-cost manufacture. The enterprise has specialized on overhaul for main and auxiliary machinery, manufacture, maintenance and repair of shaft and propeller systems, manufacture of rudder systems, line and assembly works for main and auxiliary machinery in constructed new vessels, manufacture of any land and sea machinery parts with sawdust, recondation operations for any size of pistons and equipment and renewal of any machinery and main bearings and arm bearings.

**Address: Tersaneler Bölgesi G - 50 Sok. No: 17 / 25 Tuzla - İst.**  
**Tel: 0216 392 18 01**  
**Fax: 0216 493 31 38**  
**Mail: hakpi@hotmail.com**  
**www.mustafayukseil.com**



#### (VEKMAR) HAKAN ELEKTRİK OTOMASYON SAN. TİC. LTD. ŞTİ

1994 yılında kurulan Vekmar'ın amacı yakın bir gelecekte ülke genelinde enerji sektöründe ekonomik, hızlı, güvenilir çözümler sunan bir firma oluşturmaktır. Vekmar, bu amaca ulaşmak için kurumsal anlamda yenilikçi, sektörel gelişmeleri izleyen, teknik kapasitesi yüksek personel istihdam eden, beşeri ilişkileri kuvvetli, müşterisine saygılı bir firma olmaya her zaman dikkat etmektedir. Kartal ve civarında ticari faaliyetlere başlayan Vekmar, önce İstanbul genelinde daha sonra Trakya bölgesi, Gebze, Kocaeli ve Sakarya'da etkili olmaya başladı. Firma yöneticilerinin teknik kapasiteleri yüksek mühendisler olması ve müşteri menfaatini ön planda tutan, uygulanabilir çözümler üretmek neticeye ulaşmaları Vekmar'ın elektrik malzemesi satışı yapan sektördeki diğer şirketler arasından sıyrılmasına ve sadece satış firması olarak değil, aynı zamanda bir mühendislik firması olarak algılanmasına neden olmaktadır. Zaman içinde kurulan yeni şirketler, kazanç ve kaynakların işe aktarılması, müşteri portföyüne dahil olan binlerce firmanın verdiği güç, yerli ve yabancı çok sayıda üretici firmanın işbirliği teklifleri ile faaliyetleri, ülke geneline yayılmaya başlamıştır. Vekmar'ın bugün geldiği nokta, ortaklıkları bulunan diğer enerji sektörü şirketleri ile birlikte 95 kişilik sürekli istihdamda ve 2007 yılı itibarı ile 50.000.000 Euro'luk işlem hacmine ulaştı. Elektrik malzemesi ticareti ile başlayan süreç; pano imalatı, enerji ve otomasyon taahhütleri, ithalat ve ihracat faaliyetleri ile devam etmektedir. Firma faaliyetlerini kendilerine ait 10.000 m<sup>2</sup> arazi içindeki 1000 m<sup>2</sup> ofis alanı, 3000 m<sup>2</sup> depo alanı ve 1500 m<sup>2</sup> pano imalat alanını kullanarak sürdürmektedir.

**Adres: İçmeler Mah. Papatya Sok. Çapa İş Merkezi No:16/1İçmeler-Tuzla/İstanbul-Türkiye**  
**Tel: +90 216 493 22 90-91**  
**Faks: +90 216 493 22 92**  
**Mail: info@hakanelektrik.com**  
**www.hakanelektrik.com**

#### (VEKMAR) HAKAN ELEKTRİK OTOMASYON SAN. TİC. LTD. ŞTİ

The goal of Vekmar, founded in 1994, is to constitute a firm that provides cost-effective, fast and reliable solutions in the energy sector throughout the country soon. In order to attain this goal, Vekmar always cares for being a firm that is innovative, that monitors the developments in the sector, that employs staff with high technical capacity, that has strong social relations and that respects its customers. Having started commercial activities in Kartal and surroundings, Vekmar started to be active throughout Istanbul first, and then in the Thrace region, in Gebze, Kocaeli and Sakarya. The fact that the firm managers are engineers with high technical capacity and that they attain results by producing feasible solutions focusing on customer benefits enables Vekmar to be outstanding among other companies selling electrical components and to be perceived as an engineering firm and not only as a sale firm. With the new companies established, transfer of proceeds and resources to business, the strength that the thousands of firms included in the customer portfolio provide and the offers for cooperation from many domestic and foreign manufacturer firms in time, the company started to extend throughout the country. Vekmar's present status reflects permanent employment for 95 people in addition to many other partner energy sector companies and an operational volume of Euros 50.000.000 by 2007. The process that began with trading electrical materials now continues with board manufacture, energy and automation contracting, export and import activities. The firm continues activities using an office area of 1000 square meters, warehouse area of 3000 square meters and board manufacture area of 1500 square meters in a land of total 10.000 square meters owned by the firm.

**Address: İçmeler Mah. Papatya Sok. Çapa İş Merkezi No:16/1İçmeler-Tuzla/İstanbul-Turkey**  
**Tel: +90 216 493 22 90-91**  
**Fax: +90 216 493 22 92**  
**Mail: info@hakanelektrik.com**  
**www.hakanelektrik.com**



**YALIZ**<sup>®</sup>  
SİNİAİ TIBBİ GAZLAR A.Ş.

**İSTANBUL, KOCAELİ VE TRAKYA'DAN  
SONRA SAKARYA'DA DA HİZMETİNİZDEYİZ**

**35. Yıl**

## ENDÜSTRİYEL SİNİAİ VE TIBBİ GAZLAR DOLUM TESİSLERİ

Yalızlar Sınai ve Tıbbi Gazlar Teknik  
Hırdavat Makine San. ve Tic. A.Ş. 1972  
Yılında endüstriyel, medikal ve özel  
gazların dolun ve pazarlamasını yapmak  
amacıyla kurulmuş olup, faaliyetlerini  
otuz yılı aşkın bir tecrübe,  
dört ayrı dolun tesisi,  
EN ISO 9002 Kalite Sistemi ile çalışan uzmanlaşmış kadrosu,  
yaygın dağıtım ağı,  
kalite ve güvenliğe verdiği hassasiyet ile müşterilerine  
hizmet vermektan gurur duymaktadır.

- OKSİJEN, ARGON, AZOT, ASETİLEN GAZLARI
- MEDİKAL GAZLAR
- YÜKSEK SAFIYETLİ GAZLAR
- GIDA GAZLARI
- ÖZEL & KARIŞIM GAZLAR
- LİKİT GAZ HİZMETLERİ
- KROYOJENİK LİKİT GAZ HİZM.
- GAZ EKİPMANLARI
- MEDİKAL EKİPMANLAR
- GAZ ÇÖZÜMLERİ
- DENİZCİLERİN TERCİHİ, UNİTOR, DREW  
MARIGASES TÜPLERİN DOLUM VE BAKIMI



[www.yaliz.com.tr](http://www.yaliz.com.tr) - [info@yaliz.com.tr](mailto:info@yaliz.com.tr)

**Genel Müdürlük**  
Hükümet Cd.  
No-155  
Gebze/KOCAELİ

Tel : 0262 646 50 42  
641 45 29  
Fax: 0262 641 57 64

**Kocaeli Tesisleri**  
Menzilcikuyu Mevkii  
Beyazıt Cd. No-47  
Gebze/KOCAELİ

Tel : 0262 655 54 39  
655 59 43  
Fax: 0262 655 11 90

**İstanbul Tesisleri**  
Organize Sanayi Böl.  
G-123 Sk. No-1  
Y.Dudullu/İSTANBUL

Tel : 0216 466 27 13  
499 41 16  
Fax: 0216 420 09 01

**Trakya Tesisleri**  
Veliköy Sanayi Böl.  
114 Ada 135. Parsel  
Çerkezköy/TEKİRDAĞ

Tel : 0282 747 68 00  
747 63 13  
Fax: 0282 747 68 32

**Sakarya Tesisleri**  
Pirahahmetler Mah.  
D-100 Yanyol Cad. No: 82  
Bekirpaşa/SAKARYA

Tel : 0264 353 44 52  
353 41 90  
Fax: 0264 353 44 78

## 25 Hp' den 1500 Hp' ye kadar 7 tip Hidrolik Deniz Şanzımanı ve 250 + 400 Hp' lik 2 tip Kavrama...



### » MODELLERİMİZ

- U 82 25 Hp(18,4 KW)-120 Hp  
(88,3 KW)
- U 89 100 Hp(73,6 KW)-250 Hp  
(184 KW)
- U 90 200 Hp(147,2 KW)-500 Hp  
(368 KW)
- U 2001 450 Hp(331,2 KW)-1000 Hp  
(736 KW)
- U 2003 1000 Hp(736 KW)-1500 Hp  
(1104 KW)
- U 2005 200 Hp(147,2 KW)-400 Hp  
(294,4 KW)
- U 2006 600 Hp(441,6 KW)-1000 Hp  
(736 KW)
- U 95 Kavrama 250 Hp'lik
- U 2007 Kavrama 400 Hp'lik



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

- Türk Loydu Class Sertifikasyon çalışmalarımız devam etmektedir.
- Satışlarımızda YKB-Worldcard'a 12 taksit yapılır.



Fabrika : İmes Sanayi Sitesi B Blok 201 Sok. No:10 Y.Dudullu/Ümraniye/İSTANBUL.  
S.Room : İmes Sanayi Sitesi A Blok 108 Sok. No:10 Y.Dudullu/Ümraniye/İSTANBUL.  
Telefon : 0216 364 30 54 - 364 54 87 Faks: 0216 364 13 57 / [uygarmakina@ttmail.com](mailto:uygarmakina@ttmail.com)

**UYGAR**  
MAKİNA SANAYİ VE  
TİCARET LTD. ŞTİ.

# Özata shipyard



[www.ozatayat.com.tr](http://www.ozatayat.com.tr)

HERSEK KÖYÜ - ALTINOVA / 77700 YALOVA - TURKEY  
Tel : + 90 226 461 24 96 (3 lines) Fax : + 90 226 461 24 99  
[info@ozatayat.com.tr](mailto:info@ozatayat.com.tr)

# Geçmişten Bugüne Deniz Harp Okulu ve İTÜ Denizcilik Fakültesi

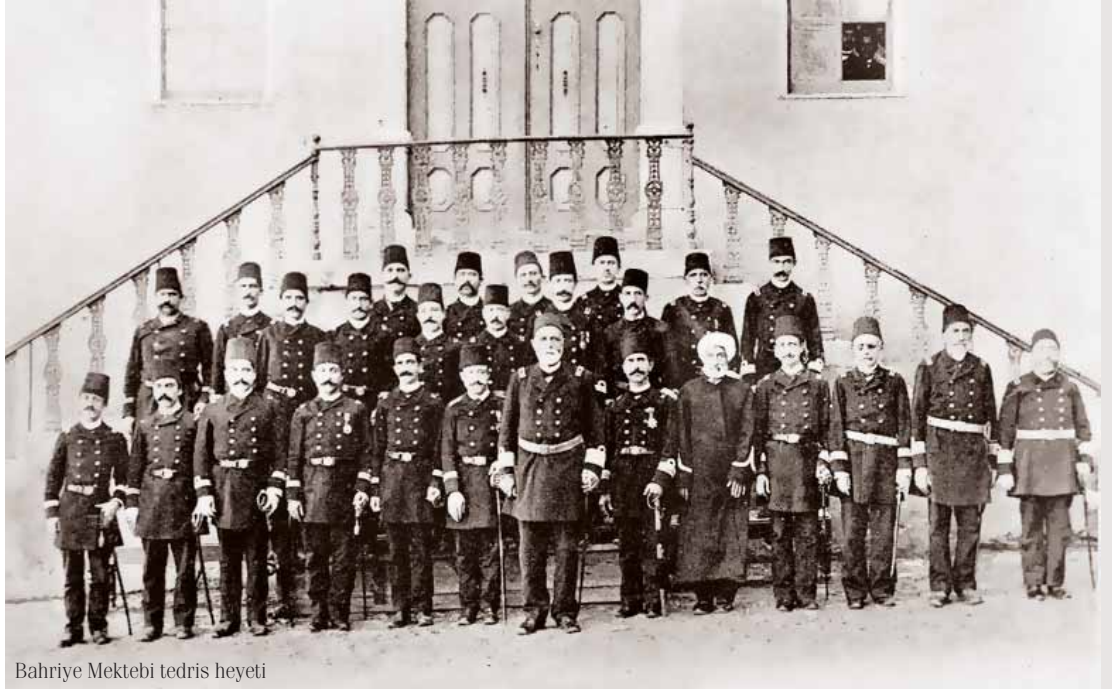
III. Mustafa zamanında kurulan Tersane Hendesehanesi (Hendesehane: Eski zamanın mühendis mektebi, teknik üniversite) denizcilik okullarının ilk örneğidir diyebiliriz. Deniz Harp Okulu'nun temelini teşkil eden ve adını taşıyan okul, 1773 yılında dönemin Kaptan-ı Derya'sı Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından kurulmuştur. O zamana kadar donanmada denizcilik eğitimi adına hiçbir şey yokken, Cezayirli Gazi Hasan Paşa bu görevi üstüne alarak deniz personelinin eğitilmesi için çalışmaları başlatmış ve Baron de Tott'u bu konu için görevlendirmiştir. Ancak o dönemde açılan bu kurum, okuldan ziyade bir kurs niteliğindedir. Kasımpaşa'daki bir kalyonda açılan bu kursta daha çok düzlem geometri ve seyir dersleri gösterilmiştir. Yaşları ilerlemiş ak sakallı kaptanların da katıldığı kursta, öyle yoğun bir eğitim verilmiştir ki, üç ay sonra öğrenciler düzlem geometrisinin dört kuralını arazi üzerinde uygulayabilecek, irtifa ölçebilecek ve rota çizebilecek seviyeye gelmişlerdir. Altmış yaşındaki öğrencilere yeterli görülerek bu alandaki çalışmalara

## Naval Academy and İTÜ Ocean Engineering Faculty - from Past to Today

**Today, naval education has utmost strategic importance all over the world. Considerable importance is attached to naval education in Turkey, too. This issue is about the way paved in relation with naval education from the Ottoman time up to date. Here is "Naval Education" from past to today...**

The Tersane Hendesehanesi (Marine Engineering School) opened during the time of Mustafa III

**Denizcilik eğitimi bugün bütün dünyada son derece stratejik öneme sahip bir konudur. Türkiye'de de denizcilik eğitime büyük önem verilmektedir. Bu sayımızda Osmanlı Dönemi'nden bugüne kadar denizcilik eğitiminde alınan yolu sizlerle paylaşmak istedik. İşte geçmişten bugüne "Denizcilik Eğitimi"...**



Bahriye Mektebi tedris heyeti



Heybeliada Bahriye Mektebi öğrencileri gemi eğitiminde (1916-1925)

son verilmiş; III. Mustafa ile Baron de Tott, bu öğretimin uygulamalar yoluyla zaman içinde mükemmelleştirilmesini kararlaştırmışlardır. Bu çalışmalar üç sene sonra, yani tarihler 1776 yılı Şubat ayını gösterdiğinde filiz vermiştir ve bu kez karada bir okul açılarak, Kasımpaşa'da Tersane-i Amire'nin "Darağacı" denilen semtinde **Hendesehane-i Bahri** adıyla eğitime başlanmıştır. Bazı kaptanlar ve devlet ricalinin çocuklarından 50 kadar öğrenciyi burada salı ve cuma günlerinin dışında ders verilmiştir. Okulun ilk hocaları Gelenbevi İsmail Efendi ve Kassabaşı-zâde İbrahim Efendi burada teorik bilgileri okutmuşlardır.

#### Mühendishane-i Bahri-i Hümayun

1782-1783 yıllarına gelindiğinde tersanede hendesehanenin dar olması ve ihtiyacı karşılamaması nedeniyle, tersane sahasında birkaç odalık yeni bir mühendishane binası yaptırılmıştır. Üç yıllık süre ile eğitim/öğretim yapacak olan okul, **Mühendishane-i Bahri-i Hümayun** adı ile 22 Ekim 1784'te yeni binasında faaliyete başlamıştır. O yıl Fransızlar, Kırım meselesi nedeniyle Osmanlı-Rus ilişkilerinin sıkıştığı bir dönemde buraya öğretmen göndermişlerdir. Ancak dört yıl sonra, Rus ve Avusturya baskısı karşısında Fransa öğretmenlerini çekince, Okulda Türk öğretmenler görev almıştır. Ayrıca 1790-1800 arasında, tersane çevresinde askerî okulların yapılmaya başlandığı görülmektedir.

1795'te iki kısma ayrılan okulun birinci kısmında güverte subayı, ikinci kısmında ise gemi inşa subayı yetiştirilmiştir. Ancak 1821 yılında çıkan yangın sonucu okul binası büyük hasar görmüştür. Hemen ertesi yıl tersanede Parmakkapı civarında bulunan Errehane (Bıçkı mağazası) binası tadil edilerek, okul buraya taşınmıştır. Kasımpaşa'daki şimdiki Taş Havuzlar mevkiindeki taş havuzun inşaatıyla ilgili olarak; II.Mahmut'un Divanhane'ye gelişi sırasında, geçici olarak okulun seyr-i sefain kısmının Heybeliada'ya nakli kararlaştırılmıştır. Okul, 1838 yılında Heybeliada'da II.Mahmut tarafından yaptırılan Kalyoncu Kışlası'na taşınmıştır. O yıl, Meclis-i Bahriye ve Hükümet tarafından okulla ilgili bir kanunname çıkartılmış ve eğitim/öğretim faaliyetine başlanmıştır. Okulda mecburî yabancı dil de, Fransızca yerine İngilizce olmuştur. Böylece okulda, İngilizler öğretmenlik yapmaya başlamıştır.

could be said to have been the first marine school in our history. The school constituted basis of and named the Naval Academy, and was founded in 1773 by Cezayirli Gazi Hasan Pasha, Commander of Naval Forces then. While no naval education had been run in the fleet up to then, Cezayirli Gazi Hasan Pasha shouldered educating of the naval staff. In this context; he assigned Baron de Tott for this purpose. The institution founded in those years resembled like a course rather than a school. In the course, which was opened in a canyon in Kasımpaşa, mostly plane geometry and journey were taught. Even white-bearded elder captains participated in the course, where the education became so intensive that the participants became capable of applying four rules of the plane geometry on the field, measuring altitude and drawing route within three months only. As such an education period was found to be satisfactory for those sixty year old students, such activity was ended. Then Sultan Mustafa III and Baron de Tott decided on making this education perfect by means of practices in the course of time. These efforts started bringing their first outcomes three years later in February 1776. Then another school was opened on the land and education activities were launched under the name of Hendesehane-i Bahri in "Darağacı" District of Tersane-i Amire (Imperial Shipyard) in Kasımpaşa. Nearly 50 students including children of some captains and statesmen studied on days except for Tuesday and Friday in this school. Gelenbevi İsmail Efendi and Kassabaşı-zâde İbrahim Efendi, the earliest lecturers, taught theoretical knowledge there.

#### Mühendishane-i Bahri-i Hümayun (The Imperial Naval Engineers School)

In 1782-1783, a new premise with several classrooms was built in the shipyard campus since the technical school in the shipyard was too small to meet the need. The school to provide three-year education/training, started its activities in its new premise with the title of Mühendishane-i Bahri-i Hümayun (meaning the Imperial Naval Engineers School) on October 22, 1784. In 1784, the French Government assigned lecturers in this school due to the critical Ottoman-Russian relationships because of the Crimea issue. However; four years later, the French Government had to withdraw these lecturers due to the pressure imposed by Russia and Austria, so Turkish lecturers started teaching in this school. Also military schools were started to be built around the shipyard between the years 1790 and 1800.

The school was divided into two departments in 1795. One department was for educating warrant officers while the other was for educating shipbuilding officers. Unfortunately, the school premise was heavily damaged by the fire in 1821. In the following year, Errehane (sawing store) in the vicinity of Parmakkapı in the shipyard was repaired to move the school here. In relation with construction of the stone pool in the vicinity of today's Taş Havuzlar in Kasımpaşa; it was decided to temporarily move the navigation department of the school to Heybeliada during the visit of Sultan Mahmut II to Divanhane. The school was moved to Kalyoncu Kışlası (Quarter) commissioned by Sultan Mahmut II in Heybeliada in 1838. In that year, a rule book regarding the school was issued by Meclis-i Bahriye (Council of Navy) and the Government, and education activities were launched upon that. English replaced French as compulsory foreign language in that school. Therefore; English-speaking lecturers started teaching there.

## SHIP INDUSTRY



Heybeliada Bahriye Mektebi öğrencileri Hamidiye okul gemisi güvertesinde (1924)

### Mekteb-i Bahriye

1839 yılında Osmanlı İmparatorluğu, Tanzimat ile birlikte modernleşme ve yenileşme dönemine girmeye başlamıştır. İşte bu dönemle birlikte okul, **Mekteb-i Bahriye** adıyla anılmaya başlar. Okul ayrıca Mekteb-i Bahriye-i Şahane, Mekteb-i Fünun-i Bahriye, Mekteb-i Fünun-i Bahriye-i Şahane gibi isimlerle de çağrılmıştır. Kasımpaşa'daki binasında 12 yıl kalmış olan okul, ikinci kez Heybeliada'ya taşınmıştır. 1850 yılında ise, yine Heybeliada'daki eski Bahriye Kışlası'na nakliyesine karar verilmiştir. O dönemde 150 öğrencisi bulunan okulun, 34 odası ve 30 yataklı bir hastanesi, eczane, matbaa, mücellithane ve büyük bir kütüphanesi bulunmaktadır.

Sultan Abdülaziz tahta geçtikten sonra özellikle Osmanlı Donanması üzerinde durduğu bilinmektedir. Bu dönemde de **Mekteb-i Bahriye**; hem eğitim öğretim açısından çağın yeniliklerine uyurulmuş, hem de öğrenci sayısı arttırılmıştır. Ayrıca güverte, buhar ve inşaiye (Bina ve gemi yapma işleriyle meşgul olanlar) sınıfları kurulmuştur. Böylece okul dört yılı idadi, iki yılı harbiye, iki yılı da eğitim gemilerinde olmak üzere sekiz yıllık eğitim veren bir kurum görünümünü kazanmıştır.

### İkinci Meşrutiyet okula yenilikler getirdi

Takvimler ilerlediğinde Osmanlı'da yeni bir dönem başlamıştır. Anayasa yeniden yürürlüğe girmiş, 1908 yılının sonunda yeni meclis açılmıştır. Meşrutiyetin yeniden filizlendiği o zamanlarda **Mekteb-i Bahriye** de etkilenmiş ve bu okulda İngiltere Deniz Harp Okulu örnek alınarak hazırlanan yeni eğitim/öğretim sistemi uygulamaya konulmuştur. Balkan Savaşı yıllarında ise, okulun mevcut eğitim sisteminde bazı değişiklikler yapılmıştır. Buna göre, dört yıl süreli Mekteb-i Bahriye'den mezun olanlar, bir yıl okul gemisinde "Deniz Talebesi" olarak, müteakiben üç yıl donanmada "Mühendis" olarak eğitim görüp, daha sonra Üsteğmen rütbesi ile asıl görevlerine başlamaktadırlar. Bu dönemde "**Ada Mektebi**" adıyla anılan okul; hem eğitim, hem de sosyal hayat açısından ülkenin en nitelikli okullarından olmayı başarmıştır.

### Deniz Harp Okulu ve Lisesi

Birinci Dünya Savaşı'nda yenik düşen Osmanlı İmparatorluğu'nun ardından, İstiklal Harbi sonrası artık yeni bir ülke kurulmuştur. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Bahriye

### Mekteb-i Bahriye (School of Navy)

Ottoman Empire entered into modernization and innovation period upon proclamation of the Reformation in 1839. From then on, the school was renamed as Mekteb-i Bahriye (School of Navy). The school was also named as Mekteb-i Bahriye-i Şahane, Mekteb-i Fünun-i Bahriye and Mekteb-i Fünun-i Bahriye-i Şahane in the past. The school moved for the second and the last time to its premise in Heybeliada after staying in Kasımpaşa for 12 years. Later in 1850, another decision was made to move it to the former Bahriye Kışlası in Heybeliada. The school had 150 students, 34 classrooms beside a hospital with 30 beds, chemist's, printing house, bookbindery and a big library then.

The Sultan Abdülaziz is known to have placed particular focus on the Ottoman Navy after he had come to the throne. In this period also Mekteb-i Bahriye was both adapted to the era in terms of education and training and the number of students was increased. Moreover; the new were established for deck, steam and construction (those occupied in building and construction). As a consequence; the institution resembled an institution running 8-year education in a way to include four-year high school, two-year military college and another two-year at training ships.

### Innovations during the Second Constitutional Period

As time elapses, a new period was opened for Ottoman Empire. The Constitution entered into force again and the new Assembly was opened at the end of 1908. Mekteb-i Bahriye was also influenced by those years, when the constitutional period reemerged. So, the new education system developed after British Naval Academy Curriculum was put into force in the school. During the Balkan War years, some amendments were made on the existing curriculum of the school. As a result; graduates of the four-year Mekteb-i Bahriye were supposed to study as "Naval Student" in the school ship for one year to be followed by the training period as "Engineer" in the navy for three years. After that, they could start their job with the title of lieutenant junior grade. In that period, the school called "**Ada Mektebi**" (meaning Island School) became one of the most competent schools with quality of both education and social life all over the empire.

### Naval Academy and High School

Aftermath of defeat of Ottoman Empire in the First World War, a new state was founded with the Independence War. Students were accepted to classes of deck, clerk and mechanics in Bahriye Mektebi in early years of the Republic. Education period was four years including one year of preparation for Classes of Deck and Mechanics then. Graduates used to go through a training period for one year as "Naval Student" in the navy and then take their position (as junior grade lieutenant) in the navy. On May 27, 1928, the title of the school was changed into "**Deniz Lisesi**" (Navy High School) upon decision of Presidency of the General Staff. The curriculum of military colleges was put into force in the school from then on. This new education program was implemented for two years only, and then Naval High School was integrated with the Deniz Çekirdek Okulu (Naval Core School) in the facilities situated in Heybeliada. The school name was changed again back to "**Naval Academy and High School**". The school has experienced many changes of name throughout its history as well as moving.

Mektebi'nde güverte, katip ve makine sınıfları için öğrenci alınmıştır. O dönemde Güverte ve Makine sınıfları için öğretim süresi, bir yılı hazırlık sınıfı olmak üzere dört yıldır. Mezun olanlar, okul gemisinde "Deniz Talebesi" olarak gördükleri bir yıllık eğitimi takiben mühendis (Teğmen) rütbesi ile donanmada göreve başlamaktadır. 27 Mayıs 1928 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı'nın emri ile okulun adı bir kez daha değişmiş ve bu kez "Deniz Lisesi" adını almıştır ve lisede o tarihten sonra askeri liselerin müfredat programları uygulamaya konulmuştur. 1928'de başlanan bu yeni eğitim/öğretim biçimi sadece iki yıl uygulanmış, Deniz Lisesi ve Deniz Çekirdek Okulu Heybeliada'daki tesislerde tekrar birleştirilerek adı "Deniz Harp Okulu ve Lisesi" olmuştur.

Tarihi boyunca birçok isim değişikliği yanında, taşınmalara da sahne olan okul İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle yeniden taşınmak zorunda kalmıştır. Almanların Balkanları işgal etmeye başladığı 1941 yılının 23 Mayıs'ında, okul Mersin'e taşınarak, Piyade Kışlası'na yerleştirilmiş ve beş yıl boyunca burada kalıp 9 Eylül 1946 tarihinde kadim dostu Heybeliada'ya sına kavuşmuştur. Okul, 1953 yılına kadar bir yılı teorik, bir yılı pratik olmak üzere iki yıl olarak eğitim vermiştir. Pratik eğitim donanmada değerlendirilerek gerçekleştirilmektedir. Ancak 1953 yılından sonra dört yıllık layn sistemine geçilmiştir. 1969-1970 eğitim/öğretim yılında eğitimin ilk üç yılı öğrenci, dördüncü yılı Layn Okulu ve 1970-1971 yılından itibaren de Subay Temel İhtisas adı altında subay olarak sınıf okullarında okunacak şekilde yeniden düzenlenmiştir.

1974 yılına gelindiğinde, öğretim süresi dört yıla çıkarılan okulun eğitimi; Elektrik-Elektronik, Makine, Yöneylem Araştırması-Yönetim, Kontrol Sistemleri, Gemi İnşa, Oşinografi, Uluslararası İlişkiler bilim dalları çerçevesinde şekillenmiştir. Takvimler 1984 yılı gösterdiğinde okulun eğitim sistemi yeniden değerlendirilip, bilimsel ve teknolojik gelişmeler göz önüne alınarak çağa uygun Yöneylem Araştırması/Yönetim, Makine ve Elektrik/Elektronik (Muhabere, Bilgisayar, Kontrol, Elektrik) ana bilim dallarında eğitim/öğretime başlanmıştır. Eğitim sistemindeki bu kadar değişime rağmen, okul binasının aynı kalması zaman zaman sıkıntı yaratmıştır. Mevcut ulaşım sorunları ve Türk Donanması'nın deniz subayı ihtiyacının artması da buna eklenince, daha geniş bir alana taşınma gündeme gelmiştir. Böylece en uygun yer Tuzla olarak görülmüş ve Tuz Burnu Yarımadası'nda 750 dönümlük bir arazide 28 Temmuz 1977 tarihinde Deniz Harp Okulu'nun inşası yapılmaya başlanmıştır. Tuzla'da inşa edilen okul 31 Temmuz 1985 tarihinde Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından hizmete açılmıştır. Böylece Deniz Harp Okulu modern bir binaya kavuşmuştur. Heybeliada'daki tesisler ise, Deniz Lisesi Komutanlığı'na devredilmiştir.

#### Eğitim programı değişikliği

1990 yılının başında Harp Okulları'nın statüsü ve 1462 sayılı Harp Okulları Kanunu'nun 2'nci maddesinde yer alan "Lisans Düzeyinde Eğitim" kavramı tartışılmaya başlanmıştır. Genelkurmay Başkanlığı'nca, Harp Okulu'ndan mezun olacak subaylara herhangi bir fakültede lisans tamamlama eğitimine gerek duymayacak şekilde, belli bir dalda lisans düzeyinde eğitim/öğretim verilmesi emredilmiştir. Böylece YÖK'ün mühendislik çerçeve programı Boğaziçi, İTÜ ve ODTÜ programları da gözden geçirilerek yeniden düzenlenen programlar, 1991-1992 yılında uygulanmaya başlanmıştır. 1995-1996 yılında "Gaye-2000" adlı yeni bir program

It was moved again upon burst of the Second World War. On May 23, 1941, the German army invaded the Balkans when the school was transferred to the Infantry Quarter in Mersin. It stayed there for five years until September 9, 1946 when it was transferred to Heybeliada back. The education period in that school was two years, one year focusing on theoretical study another on practical training, until 1953. Practical study was realized in the navy itself. The system was turned into the four-year layn system in 1953. The curriculum was arranged again in 1969-1970 education-instruction years. As a consequence; the students had to attend during the first three years, Layn School in the fourth year and class schools named Basic Specialization for Officers between 1970 and 1971.

In 1974, the education period of the school was increased to four years to also include branches of science such as Electric-Electronics, Mechanics, Operational Research-Management, Control Systems, Shipbuilding, Oceanography and International Relations. Education system of the school was reshaped in 1984 to keep up with the scientific and technological developments. So education activities were started in departments of Operational Research-Management, Mechanics and Electric/Electronics (Communications, Computer, Control, and Electric). Keeping of the school premise stable despite many changes in the education system throughout the years resulted in some challenges. Existing transportation problems as well as increasing need of the Turkish Navy for naval officers brought into agenda to move the school to a larger area. Tuzla was regarded the most eligible place and the Naval Academy construction was started on an area of 750 dekar on Tuz Burnu Peninsula on July 28, 1977. The school was opened by President Kenan Evren on July 31, 1985. While Naval Academy gained a modern premise, the facilities in Heybeliada were transferred to the Commandership of Naval High School.

#### Curriculum Changes

In early 1990, the status of the Naval Academy and the term "Undergraduate Education" included under Article 2 of the Law No. 1462 for Military Academies were started to be discussed. The Presidency of General Staff ordered that graduates of the Military Academy receive education/training to an extent not requiring such an education period in any other faculty. Thus, the programs were re-arranged after the programs of Boğaziçi, İTÜ and ODTÜ Universities and also the Engineering Framework Program of YÖK (Higher Education Board) were reviewed and then started again in 1991-1992 academic year. In 1995-1996 academic year, a new program titled "Gaye-2000" was implemented. Naval Academy Curricula were harmonized with STCW-95 Convention (International Program for Educating Seamen), the number of professional and foreign language classes was increased, total of four-year credit hours was decreased, project assignment was extended across two semesters instead of one, the classes of Meteorology and Communications were added and the class of war physical education was added to the weekly schedule for the first year students. The students that graduated in 1996-1997 academic year were awarded a different "Undergraduate Diploma" containing the title and right of not only "Officers" but also engineers.

In 2000s, the Law No. 4566 for Military Academies and the organizations and staff of the Education Presidency were rearranged. In this scope; President of Education was replaced



## SHIP INDUSTRY

uygulamaya konulmuştur. Deniz Harp Okulu müfredatları STCW-95 Sözleşmesi'ne (Uluslararası Gemi Adamı Yetiştirme Programı) uyumlu hale getirilerek, meslek ve yabancı dil dersleri artırılmış, dört yıllık kredi saat toplamları azaltılmış, proje dersi tek yarı yıldan iki yıla yayılmış, Meteoroloji ve İstihbarat dersleri ilave edilmiş ve birinci sınıfın savaş beden eğitim dersi haftalık ders programına alınmıştır. 1996-1997 yılında mezun olan öğrencilere "Subay Diploması" ile birlikte mühendislik unvan ve yetkilerini de içeren ayrı bir "Lisans Diploması" da verilmiştir. Tarih 2000'li yıllara geldiğinde yürürlüğe giren 4566 sayılı Harp Okulları Kanunu ile Öğretim Başkanlığı'nın teşkilat ve kadroları yeniden düzenlenmiştir. Bu kapsamda; Öğretim Başkanı Dekan olarak değiştirilmiş, mühendislik diploması veren dallar bölüm olarak yeniden kuruluş ve bölümlere bağlı Ana Bilim Dalları açılarak bölüm sayısı 4'ten 9'a çıkarılmıştır. Aynı kanun gereğince; Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ihtiyacına yönelik bilim dallarında, 2001-2002 yılından itibaren lisansüstü eğitim/öğretim vermek ve bilimsel araştırmalar yapmak üzere "Deniz Bilimleri ve Mühendisliği Enstitüsü" kurulmuştur. 2004-2005 Eğitim ve Öğretim yılında Sahil Güvenlik Komutanlığı adına yetiştirilmek üzere öğrenci alınmaya başlanmış olup, bu öğrenciler mezun olduklarında Sahil Güvenlik Komutanlığı kadrolarında görev yapacaklardır.

## İTÜ Denizcilik Fakültesi

5 Aralık 1884 tarihinde Heybeliada'da bulunan Deniz Harp Okulu'nun özel bir bölümü olarak "Leyli Tüccar Kaptan Mektebi" adı ile açılan İTÜ Denizcilik Fakültesi, Türk deniz taşımacılığının üst düzey insan gücü gereksinimini karşılamaya yönelik, ilk eğitim-öğretim kurumu olma özelliğini taşımaktadır. Ancak 1908 yılı mezunlarını verdikten sonra kapatılmıştır. 1909 yılında Kaptan Hamit Naci Öndeş tarafından, İstanbul / Azapkapı'da özel gündüzlü, ortaokul sonrası 4 yıl eğitim-öğretim süreli olarak Güverte ve Makine Bölümlerinden oluşan "Milli ve Hususi Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi" adıyla yeniden açılmıştır. Okul, 1913 yılında Azapkapı'dan Üsküdar Paşalimanı'na taşınmıştır. 1927 yılında Ortaköy'de Fer'îye Sarayı'na taşınan okul, 1928 yılında "Âli Deniz Ticaret Mektebi" adıyla devletleştirilerek İktisat Bakanlığı'na bağlanmıştır. Okul daha sonra her biri ikişer yıl süreli lise ile yüksek birimleri olan Güverte ve Makine Bölümleri bulunan bir eğitim-öğretim kurumu olarak yeniden düzenlenmiştir. 1930 yılına gelindiğinde yatılı hale getirilen okul, dört yıl sonra da "Yüksek Deniz Ticaret Mektebi" adını alarak, eğitim-öğretim süresi üç yıla çıkarılmıştır. Yüksek Deniz Ticaret Mektebi, 1939 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. Okulun lise bölümleri 1945 yılında kapatılmıştır. 3 Haziran 1946 tarihinde de 4915 sayılı yasa ile adı "Yüksek Denizcilik Okulu" olarak değiştirilip, yeniden düzenlenerek, yine Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı, dörder yıl süreli Güverte ve Makine bölümlerinden oluşan yüksek öğretim kurumuna dönüştürülmüştür. 1953'te Liman başkanı yetiştirilmesi amacıyla iki yıllık Limanlık bölümü açılarak, öğrencilerin bu bölümden mezun olmalarına olanak sağlanmıştır. Ancak bu bölüm üç yıl sonra kapatılmıştır. Okul, 18 Ağustos 1981 gün ve 1507 sayılı yasa ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı içine alınıp, şu anda bulunduğu Tuzla'ya taşınarak, adı "Denizcilik Yüksek Okulu" olarak değiştirilmiş ve eğitim-öğretim yapısı yeniden düzenlenmiştir. 3 Temmuz 1992 gün ve 2809 sayılı yasa ile de "İTÜ Denizcilik Fakültesi" kurulmuştur.

Kaynak: <http://www.dho.edu.tr/>  
<http://df.itu.edu.tr>



Mekteb-i Bahriye'den bir görünüm

as Dean, the branches awarding diploma of engineer were reestablished as departments and main branches of science were opened under these departments. As a result; the number of departments was increased from 4 to 9. In accordance with the mentioned law; the "Naval Sciences and Engineering Institute" was founded. Purpose of this Institute was to carry out postgraduate education and scientific research in areas needed by Turkish Armed Forces from 2001-2002 on. Students were started to be accepted in 2004-2005 academic year so that they could be employed in the Coast Security Commandership after graduation.

## İTÜ Ocean Engineering Faculty

İTÜ Ocean Engineering Faculty was opened with the title of "Leyli Tüccar Kaptan Mektebi" as a special department affiliated to the Naval Academy in Heybeliada on December 5, 1884. The School was the first education and training institution for meeting high-ranking labor force requirement of the Turkish sea transport. However, it was closed after graduation of students in 1908. It was reopened as a day school with the title of "Milli ve Hususi Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi" (National and Special Shipping Master and Engineer School) offering 4-year education after secondary school in İstanbul/ Azapkapı with Deck and Mechanics departments in 1909 by Master Hamit Naci Öndeş. The school was moved from Azapkapı to Paşalimanı (in Üsküdar) in 1913. Then it was moved to Fer'îye Palace in Ortaköy in 1927, and was nationalized as "Âli Deniz Ticaret Mektebi" in 1928 and became affiliated to the Ministry of Economy. Later it was rearranged as an institution of education with high school and Deck and Mechanics Departments each lasting for two years. In 1930, the school became a boarding school. Four years later, the school was named as "Yüksek Deniz Ticaret Mektebi" (Shipping Higher School) and its education period was increased to three years. The Higher School was affiliated to the Ministry of Transport in 1939. High school departments of the school were closed in 1945. On June 3, 1946, its title was changed to "Maritime Higher School" with the law no 4915 and turned into a higher education institution with four-year Deck and Mechanics Departments again under Ministry of Transportation. In 1953, the two-year Harbor Administration Department was opened for bringing up harbor masters. But the department was closed after three years, and the school was included in the Naval Forces Commandership upon the law dated August 18th, 1981 numbered 1507, and moved to its current location Tuzla. Its title was adopted as "Maritime Higher School" and education-instruction structure was reshaped. Finally, "İTÜ Ocean Engineering Faculty" was established upon the law dated July 3rd, 1992 and numbered 2809.

Kaynak: <http://www.dho.edu.tr/>  
<http://df.itu.edu.tr>

**ÜYELERİMİZ****TELEFON****FAKS**

ANADOLU Gemi Söküm Ltd. Şti	(0232) 618 2102	618 2103
AVŞAR Gemi Söküm Ltd. Şti	(0232) 618 2107	618 2110
BEREKET Gemi Söküm Ltd. Şti	(0232) 618 2156	618 2159
BUTONİ Denizcilik A.Ş	(0232) 618 2122	618 2121
CEMSAN Gemi Söküm San.Ltd. Şti	(0232) 618 2037	618 2096
ÇEMAŞ Çelik ve Metal A.Ş	(0232) 618 2162	618 2163
DEMTAŞ Gemi Söküm A.Ş	(0232) 618 2065	618 2069
DÖRTEL Gemi Söküm Ltd. Şti	(0232) 618 2117	618 2120
EGE Gemi Söküm A.Ş	(0232) 618 2011	618 2012
GEMİ Yan Sanayi ve Tic. A.Ş.	(0232) 618 2013	618 2016
IŞIKSAN Gemi Söküm Ltd. Şti	(0232) 618 2008	618 2007
İNMET Metal Ltd. Şti.	(0232) 618 2165	618 2166
İZMİR Gemi Geri Dön. Dem. Ltd Şti	(0232) 618 2100	618 2099
KALKAVAN Gemi Söküm	(0232) 618 2113	618 2115
KURSAN Gemi Söküm Ltd. Şti	(0232) 618 2137	618 2138
LEYAL Gemi Söküm	(0232) 618 2030	618 2033
ÖGE Gemi Söküm A.Ş	(0232) 618 2105	618 2104
SÖK Denizcilik Ltd. Şti	(0232) 618 2093	618 2092
ŞİMŞEKLER Gemi Söküm Ltd. Şti	(0232) 618 2036	618 2035
YAZICI Gemi Söküm Tic. A.Ş	(0232) 618 2003	618 2006

# GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

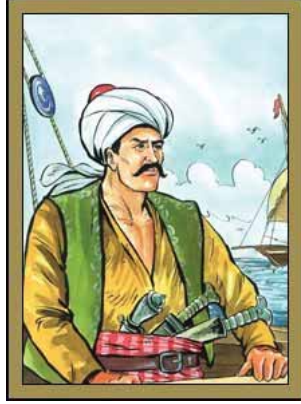
## SANAYİCİLERİ DERNEĞİ



TEL: (0232) 618 2001 FAX: 618 2002 E Mail: [gemi.sander@hotmail.com](mailto:gemi.sander@hotmail.com)  
Gemi Söküm Bölgesi P.K. 88 Aliğa / İZMİR [www.gemisander.org](http://www.gemisander.org)

# İlim ve Deniz Adamı: Seydi Ali Reis

**Büyük Türk denizcisi Seydi Ali Reis yaşamı boyunca Osmanlı Devleti için denizlerde savaş verdi. Aynı zamanda önemli bir bilim insanı olan Seydi Ali Reis, ardında birçok eser bırakarak geleceğe de ışık tuttu.**



Seydi Ali Reis, yazdığı kitaplarıyla da tanınan büyük bir Osmanlı denizcisidir. 1498 – 1562 tarihleri arasında yaşamış olan Seydi Ali Reis, Osmanlı Devleti'nin Büyük Okyanus rüyasını gerçekleştirmek için görevlendirilen bir

amiraldir. Denizciliğinin yanı sıra coğrafya, astronomi ve matematik bilgini olarak da tarihe geçmiştir. İstanbul Galata'da doğan Seydi Ali Reis, Sinoplu bir aileden gelmektedir. II. Mehmet zamanında dedesi tersane kethüdalığı yapıyordu. Babası Hüseyin Ağa da, Darüssınaa kethüdalığında bulunmuştur. Böyle denizci bir aileden gelen Seydi Ali Reis de, tersane reisliği ve kethüdalığı yapmıştır. 1522'de Rodos'un fethine katılan Seydi Ali Reis, daha sonra Akdeniz'de meydana gelen bütün deniz savaşlarında Barbaros Hayrettin Paşa yanında savaşmıştır. Böylece Batı Akdeniz bölgesini çok iyi öğrenen Seydi Ali Reis, 1538'de gerçekleşen Preveze Deniz Savaşı'nda Osmanlı Donanması'nın sol tarafını komuta ederek büyük başarılar kaydetmiştir. Seydi Ali Reis'in bu savaştan sonra adı daha da çok duyulmaya başlar. 1551 yılında ise, Trablusgarp'ın fethiyle biten harekatta Kaptan-ı Derya Sinan Paşa ve Turgut Reis emrinde çalışır.

## Hint kaptanlığı dönemi

Seydi Ali Reis, Kanuni Sultan Süleyman tarafından Portekiz Donanması ile girdiği deniz savaşını kaybeden Murat Reis'in yerine Hint Kaptanlığı'na atandıktan sonra Basra'daki donanmayı Süveys'e getirmekle görevlendirilir. Bu olay aynı zamanda onun yaşamının da dönüm noktası olacaktır. 15 gemiyi hemen tamir ettirerek, uygun deniz mevsimi için beş ay bekler ve 1554'te donanması ile Basra'dan ayrılır. Süveys'e doğu yol alırken Horfakan Şehri açıklarında 25

## Man of Science and Sea: Seydi Ali Reis

**Great Turkish seaman Seydi Ali Reis fought for Ottoman Empire during his whole life. Seydi Ali Reis, also an important scientist, casted light upon future with numerous works of art behind.**

Seydi Ali Reis is a great Ottoman seaman recognized by his books. Seydi Ali Reis lived between 1498 and 1562. He was an admiral assigned for realizing the Ottoman Empire's Pacific Ocean dream. He made the history as geography, astronomy and math scientist as well as a seaman. Seydi Ali Reis, born in Istanbul Galata, belongs to a family from Sinop. During the period of Mehmet II, his grandfather took charge as shipyard chamberlain. His father Hüseyin Ağa also took charge as Darüssınaa chamberlain. Seydi Ali Reis, member of such a marine family, took charge as shipyard skipper and chamberlain. Seydi Ali Reis participated in Rodos Conquest, fought with Barbaros Hayrettin Pasa during all naval warfare in Mediterranean. Seydi Ali Reis, having knowledge of the West Mediterranean region well by this way, achieved great victories by commanding the left side of Ottoman Navy in Preveze Naval Warfare in 1538. Seydi Ali Reis was recognized with this war more. In 1551, he worked in the service of Kaptan-i Derya Sinan Pasa (Captain of the Sea) and Turgut Reis during the operation concluded by Trablusgarp Conquest.

## Period of Indian Captainship

Seydi Ali Reis was assigned for bringing the Navy in Basra to Suez upon being appointed by Kanuni Sultan Suleyman as Captain of India in place of Murat Reis losing the naval warfare with Portuguese Navy. This event had been the historic moment of his life. He waited for five months for the proper sea season by repairing 15 ships and sailed away from Basra with his navy in 1554. While sailing through Suez, he came across Portuguese Navy consisting of 25 pieces in

parçalık Portekiz Donanması ile karşılaşır. İki taraf arasında çarpışma çıkar. Sonuçta Portekizliler bir gemi kaybedip, geri çekilirler. Yoluna devam eden Seydi Ali Reis, Maskat yakınlarında 34 parçalık bir Portekiz Donanması'nın saldırısına uğrar. Güney Arabistan sahillerinde dağların denize dik inmesinden faydalanarak, gemilerini Portekiz donanmasıyla kıyı arasına sokar. Dağlar rüzgarın önünü kestiği için Portekiz Donanması'nın gemileri hareketsiz kalır. Kürekli gemileriyle hızlı hareket ederek düşmanın sayı üstünlüğünü yok etmeye çalışan Ali Reis, Portekizlilerin altı gemisini batırır. Bu arada Osmanlı Donanması'nın da beş gemisi batar, biri de yanar. Ardından Umman sahilindeki Zufar Limanı'na geçilerek Şihr Şehri hizasına gelince, emsali görülmemiş acı bir fırtına ile karşılaşılır. Bu fırtınaya Yemen sahillerindeki insanlar bu fırtınayı "Tufan-ı Fil" (Fil Kasırgası) adıyla anmakta ve tufana yakalananların kurtarılmalarından ümitlerini kesmektedirler. Yaşanan bu büyük hava olayı günlerce dinmek bilmez. Seydi Ali Reis ve mürettebatı gece gündüz mücadele ederler. Kötü hava şartları nedeniyle Seydi Ali Reis kalan dokuz kadırgalık donanmasıyla birlikte kıyıdan uzaklaşmak zorunda kalır. Fırtınaya kapılan, günlerce denizde hırpalanan gemiler doğuya doğru sürüklenir. Hindistan kıyılarına, Gucerat sultanlığının Demen Kalesi önüne gelirler. Burada üç gemi karaya oturur. Geri kalan gemilerdeki top ve levazımı bırakarak Seydi Ali Reis elindeki altı gemiyle Surat Limanı'na girer. Çünkü Portekiz donanması onu yakalamak için dolamaktadır.

#### Kötü hava koşulları onun affedilmesini sağlar

Seydi Ali Reis buradan Gucerat'ın başkenti Ahmedabad'a gider. Harap hale gelen gemilerle Süveyş'e ulaşmak imkansız olduğundan, kalan gemiler satılır ve karadan İstanbul'a dönmeye karar verilir. Seydi Ali Reis, Gucerat Sultanı Ahmet Han tarafından son derece iyi karşılanır. Hatta daha sonra Reis'in adamlarından birkaçı Gucerat Sultanlığı'nın emrine girip çalışmaya başlarlar. Seydi Ali Reis ise, Ahmedabad'tan Sind'in başkenti Multan'a, oradan Lahor'a ve oradan da Delhi'ye giderek Timuroğulları'ndan Hümayun Şah'ın huzuruna çıkar. 1556 yılında Hümayun Şah'ın ölmesi üzerine, Afganistan - İran yoluyla Anadolu'ya hareket eder. Bundan sonra Seydi Ali Reis; Kabil, Semerkant, Buhara, Meşhet şehirlerindeki hükümdarlarla görüşür. Buhara'da Özbeklerin saldırısına uğrayan Seydi Ali Reis yaralanır ve İran'da Meşhet Valisi tarafından tutuklanır. Daha sonra serbest bırakılarak Şah I.Tahmasp'a gönderilir. 1557 yılında bir süre göz hapsinde kalan Ali Reis'in Anadolu'ya geçmesine izin verilir. Şah'ın Kanuni'ye yazdığı mektubu da yanına alarak Kazvin'den ayrılır Seydi Ali Reis. Aynı yıl Bağdat'a ulaşır. Böylece Basra'dan çıkışından 3 yıl 7 ay sonra tekrar Osmanlı topraklarındadır. Seydi Ali Reis, 1557 Mayıs ayı başlarında İstanbul'a varır ve Edirne'de bulunan hükümdarın yanına gider. Süveyş Donanması'nın uğradığı kayıptan dolayı padişahın af diler. Dolıştığı yerlerde görüştüğü hükümdarların verdiği 18 mektubu padişaha sunar. Seydi Ali Reis mahvolmuş bir donanmanın sorumlusu tutulsa da, kötü hava koşulları göz önünde bulundurularak affı kabul edilir, suçlu bulunmaz. Yine Osmanlı Devleti'ne hizmet etmeye başlayan Ali Reis, önce Müteferrika (Padişah, sadrazam ve vezirlerin emirlerini götüren kimse) yapılır; sonra Diyarbakır tımar defterine tayin edilir.



Horfakan Province and the battle began between two parties. Finally, Portuguese Navy lost a ship and fell back. Seydi Ali Reis continued sailing and was attacked by a Portuguese Navy consisting of 34 pieces in Maskat. He took his ship between the coasts with the Portuguese Navy by taking the advantage that the mountains extend perpendicular to the sea on South Arabian coasts. Since the mountains blocked the wind, ships of the Portuguese Navy could not move. Ali Reis tried to eliminate the preponderance of the enemy by moving fast with his rowboats and scuttled six ships of Portuguese Navy. Meanwhile, Ottoman Navy's five ships were scuttled and one of those was burned. Then they came across a heavy and unprecedented storm when they reached to the direction of Sihr Province upon Zufar Port located on Oman coast. This storm was called by the residents in Yemen coast as "Tufan-i Fil" (Elephant Hurricane) and despaired of their salvation. That great weather condition did not stop for days. Seydi Ali Reis and his crew struggled day and night. Due to the adverse weather conditions, Seydi Ali Reis had to sail away from the coast with this navy consisting of nine galiots. The ships caught in storm and torn in the sea for days were dragged to east. They reached to the Indian coasts, in front of Demen Castle belonging to Gucerat sultanate. Three ships ran aground there. Seydi Ali Reis sailed into Surat Port with six ships upon leaving the artillery and supplies of the remaining ships as Portuguese Navy was sailing to catch his navy.

#### Extreme weather conditions excused him

Seydi Ali Reis sailed into Ahmedabad, capital of Gucerat. Since it was not possible to sail to Suez with the devastated ships, remaining ships were sold and it was determined to return to Istanbul by land. Seydi Ali Reis was welcomed by Gucerat Sultan Ahmet Han. Even some sailors of Reis began to work in the service of Gucerat Sultanate. Seydi Ali Reis went to Sind's Capital Multan from Ahmedabad and then to Lahore and Delhi and appeared in Hümayun Shah from Timuroğullari. Upon death of Hümayun Shah in 1556, he went to Anatolia through Afghanistan-Iran. Then Seydi Ali Reis met rulers of Kabil, Semerkant, Buhara and Meşhet Provinces. Seydi ali Reis was injured upon attacked by Uzbeks in Buhara and arrested by Meşhet Governor in Iran. Then he was released and sent to Shah I. Tahmasp. Ali Reis was allowed passing to Anatolia upon being under house arrest for a while in 1557. Seydi Ali Reis left Kazvin with the letter written to Shah Kanuni and reached to Baghdad

## SHIP INDUSTRY



Bir süre Şehzade Selim'in hizmetinde çalışır. 1560 yılında Galata Hassa gemi reislerinden biri olur. Ali Reis'in son görevinin ne olduğu ise bilinmemektedir. 1562 yılında İstanbul'da ölen Seydi Ali Reis, iyi bir denizci olmasının yanı sıra, bilim alanında da geriye önemli eserler bırakmıştır.

**Seydi Ali Reis'in eserleri:**

**Kainatın Aynası:** Güneşin hareketinden, yıldızların uzaklığından; kıblenin ve öğle vaktinin tayininden, nehirlerin genişliğinin tespitinden bahseden bir eserdir.

**Kısa astronomi:** Halep'te bulunurken "ilmi hey'et" (astromoni) ve matematik dersleri alan Seydi Ali Reis, Ali Kuşçu'nun Fethiye isimli eserini çevirmiş, ancak bununla yetinmeyerek Mahmud b. Omar al Çağmini'den ve Kadızade-i Rûmî Musa Paşa'nın eserlerinden de faydalanarak çevirisine birçok ilaveler yapmıştır.

**Felekler ve Denizler biliminde okyanus kitabı:** Kısa adı Muhit olan kitabı, Haydarabad'da bulunurken kaleme almıştır. Geçirdiği tecrübelerden sonra kaptanlara ve gemicilere kılavuz olmadan Hint denizlerinde kolaylıkla dolaşım imkanını anlatmak isteyen Seydi Ali Reis, bu eserinde; yer tayini, zaman hesabı, takvimler, pusula taksimatı (bölmeleler, bölümler), denizcilikte önemli bazı yıldızlar ve yıldız grupları; meşhur limanlar, Hindistan'ın rüzgar- altı ve rüzgar-üstü sahilleri ile Hint denizindeki adalar, rüzgarlar, tayfunlar, sefer yolları hakkında önemli bilgi içermektedir. Kitabın dördüncü bölümünde Yeni Dünya'ya (Amerika) ait bir bölüm de bulunmaktadır. Kâtip Çelebi, Cihannüma'sında Seylan, Cava, Sumatra ve diğer adalar hakkında verdiği bilgiyi aynen Muhit'ten nakletmiştir.

**Memleketlerin Aynası:** Seydi Ali Reis'in Hindistan'dan Bağdat'a dönüşünde yol arkadaşlarının, görülen şehirleri, karşılaşılan değişik ve ilginç olayları, ziyaret edilen türbeleri ve çekilen zorlukları anlatan bir kitap yazmasını istemeleri üzerine kaleme almaya başladığı bu eseri, 1554'de İstanbul'da tamamlamıştır. Süveyş kaptanlığına tayininden sonra yaşadıklarının bir hikayesi olan bu eserde Seydi Ali Reis, geçtiği memleketler, tanıştığı hükümdarlar ve şahit olduğu olaylar hakkında bilgi vermektedir. Aynı zamanda şair olan Seydi Ali Reis'in Mir'at al-Memalik'te şiirlerinden örnekler mevcuttur. İlk seyahatname olarak kabul edilir.

**Kaynak:** Osmanlı Bahriyesinin Mazisi, Hüsnü Tengüz

within the same year; returned to Ottoman lands again after 3 years and 7 months since leaving Basra. Seydi Ali Reis arrived at Istanbul by the beginning of May 1557 and appeared in the ruler in Edirne. He appealed for mercy from the sovereign due to the loss incurred by Suez Navy and presented 18 letters given by the rulers met before to the sovereign. Seydi Ali Reis was excused and not found guilty in consideration of the extreme weather conditions although he was hold responsible for a wrecked navy. Ali Reis began to serve for the Ottoman Empire again and assigned for fulfilling miscellaneous duties (person in charge of delivering the orders issued by sovereign, grand vizier and the vizier) and appointed to Diyarbakir manor registry. He worked in the service of Sultan's Son Selim for a while and became one of the Galata Hassa ship skippers in 1560. Last duty of Ali Reis is not known. Seydi Ali Reis returning to Istanbul in 1562 left significant works of art behind in science field as well as being a good seaman.

**Seydi Ali Reis' works of art:**

**Kainatın Aynası (Mirror of Universe):** The movement of sun, distance of stars, determination of kiblâh and noontime, designation of rivers' width are mentioned in this work of art.

**Short astronomy:** Seydi Ali Reis taking "ilm-i hey'et" (astronomy) and math lessons in Halep translated the work of art named Fethiye written by Ali Kuşçu and made many additions to his translation by benefiting from Mahmud b. Omar al Çağmini's and Kadızade-i Rumi Musa Pasha's works of arts.

**Book of ocean in Universe and Seas science:** He wrote this book with the short name of Muhit in Haydarabad. Seyid Ali Reis, desiring to explain the facility of free movement in Indian Ocean without a guide for the captains and sailors based on his experiences, provides necessary information in this work of art about determination of space, time calculation, calendars, compass graduation (divisions, sections), some certain stars and star groups in maritime, famous ports, downwind and windward coasts in India and islands, winds, typhoons, navigation routes in India Ocean. In fourth chapter of the book, there is a section about New World (America). Katip Celebi narrated the information from Muhit in Cihannuma regarding Seylan, Cava, Sumatra and other islands.

**Mirror of Countries:** Seydi Ali Reis completed this work of art in 1554 in Istanbul, as requested by his fellows during his voyage from India to Baghdad to write a book about the provinces seen, various and interesting events happened, tombs visited and difficulties confronted. Seydi Ali Reis provides information regarding the countries visited, rulers met and the events witnessed in this work of art which is a story of his life after appointed as Suez captain. Seydi Ali Reis was also a poet and some samples of his poems are given in Mir'at al-Memalik which is considered as the first travel book.

**Reference:** Osmanlı Bahriyesinin Mazisi, Hüsnü Tengüz

## ► BAZI İŞLER ŐAKAYA GELMEZ

artık dalgaların üzerinde srf yapma dönemi bitti,  
Şimdi o dalgaları yaratan rüzgar olma zamanı

- Ulusal ve Uluslararası Organizasyonlar
- PR alıŐmaları
- TV Programları
- Belgesel, Tanıtım ve Reklam filmi
- Kurumsal Kimlik alıŐması
- BroŐür ve Katalog alıŐması
- Tasarım



**ÇETİN BALKAN**  
SANAYİ ve İNŞAAT MALZEMELERİ TİCARET A.Ş.

Kuruluş  
1973

36 yıldır siz GEMİCI dostlarımızla BERABER  
UFUKLARA YELKEN AÇTIK.

[www.cetinbalkan.com](http://www.cetinbalkan.com)  
[info@cetinbalkan.com](mailto:info@cetinbalkan.com)



Merkez: Perpa Tic. Mrkz. B Blok K. 2 No.: 14 34384 OKMEYDANI/İST.  
Tel: (0212) 221 67 00 (Pbx) Fax: (0212) 221 15 50

Depo : Orta Mah Akdeniz Cad. Erdem San. Sit. D.3 Blok Zemin Kat  
Orhanlı - Tuzla / İST. Tel: (0216) 304 03 14 (3 Hat) Fax: (0216) 304 03 17



1987'den beri



**KALMET**

METAL SANAYİ VE TİCARET LTD.

PASLANMAZ ÇELİK ve ALÜMİNYUM SERVİS MERKEZİ

Paslanmaz Çelik Sac ve Alüminyumda  
Geniş Stoğumuz ve

- Dilme
- Boy Kesme
- PVC Kaplama
- Taşlama

İmkanlarıyla Hizmetinizdeyiz...

» AISI 304/316L/430/201/202

» AL1050, 3003

KALMET METAL SANAYİ ve TİCARET LTD.

Ahi Evran Cad. No:1 Polaris İş. Merkezi Kat : 15 No:64 Maslak-İst. Tel : +90 212 346 00 01 Fax : +90 212 346 00 77 e-mail : info@kalmet.com



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

# EUROPORT I S T A N B U L

25 - 28 MART 2009

10. Uluslararası Denizcilik Fuarı

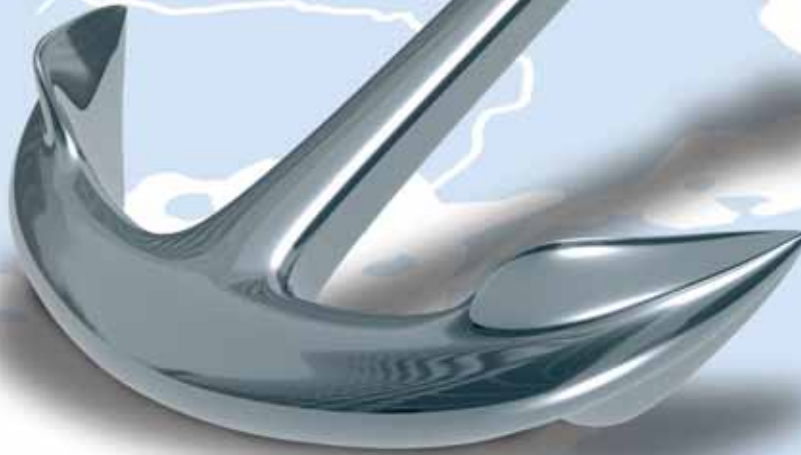
Türkiye'nin en büyük  
denizcilik fuarında siz de yerinizi alın.

İSTANBUL FUAR MERKEZİ - YEŞİLKÖY  
HALL 9-10-11

On-line Kayıt



[www.europort-istanbul.com](http://www.europort-istanbul.com)



### Ziyaret Saatleri

25 Mart	11:00 - 19:00
26 Mart	10:00 - 22:00
27 Mart	10:00 - 19:00
28 Mart	10:00 - 17:30

### EXPOSHIPPING

#### Destekleyen Kurumlar



Gemri Sanayicileri Derneği



T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı  
Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme  
ve Destekleme Kurumu Başkanlığı



Holland Marine Equipment  
Association



British Maritime  
Equipment Association

-ANCONAV-

Romanian  
Shipbuilders Association



French Naval & Maritime  
Industry Group



Norwegian Maritime  
Exporters



Danish Marine Group

#### Uluslararası Basın Sponsorları



#### Ulusal Basın Sponsorları



Destekleyen



Organizasyon



Tel : +90 (216) 425 63 00  
Fax : +90 (216) 425 63 02  
[www.europort-istanbul.com](http://www.europort-istanbul.com)  
info@europort-istanbul.com



# **Budinoks**<sup>®</sup> Paslanmaz Çelik

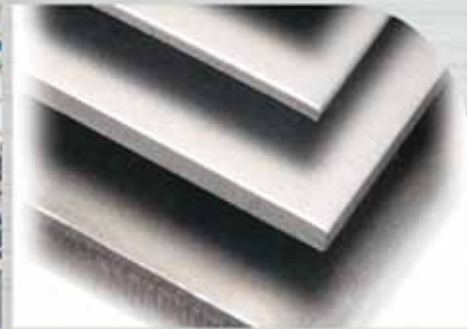
## **Satış-Service Center**

Tuzla Mermerciler Org. San. Bölgesi  
6. Sokak No: 2 Tuzla / İSTANBUL  
Tel: 0216 593 00 81 (Pbx)  
Fax: 0216 593 00 85

## **Zeytinburnu Depo**

Demirciler Sanayi Sitesi 3. Cadde  
No: 17 Zeytinburnu / İSTANBUL  
Tel: 0212 546 79 29  
Fax: 0212 546 79 30

e-mail: [budinoks@budinoks.com](mailto:budinoks@budinoks.com)  
web: [www.budinoks.com](http://www.budinoks.com)



**Lubmarine**

**enter a new era...  
...in marine lubrication**

# TALUSIA UNIVERSAL

**More severe environmental regulations,  
More and more types of fuel,  
One solution - Talusia Universal**

**TOTAL OIL TÜRKİYE A.Ş.**

Onur Ofis Park İş Merkezi, İnkılap Mahallesi,  
Üntel Sok. No:10 B1 Blok, 34768 Ümraniye - İstanbul  
Tel: +90 216 833 73 58 • Faks: +90 216 833 70 15 • [www.total.com.tr](http://www.total.com.tr)



**Global Technology, Local Service**

**TOTAL**