

Gemi Sanayi

Ship Industry Magazine YIL/YEAR:3 SAYI / ISSUE:18 MART-NİSAN / March-April 2010



Hasan Naiboğlu:

İş Aleminde Durmak Ölmek Demektir

If you stop you die in business world

> **Fevzi İşbilir:**

Yatırımcılar ÇED Raporu'na
Uygun Davranmalılar

*Investors should act in accordance
with ÇED Report*

> **Yaşar Duran Aytaş:**

IMO'daki Gemi Geri
Dönüşümü Çalışmaları

The Studies for ship recycling at IMO

> **Özdemir Ataseven:**

Hedef İçin Hızlı Adımlar
Atma Zamanı

*Now is the time to take quick
steps for the target*



MART-NİSAN / March-April 2010
Yıl / Year 3 Sayı / Number 18

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 AlkanYıldız Teknik Üniversitesi
Alp ÖzalpGepa
Prof. Dr. Esen ÖzsanOrtaoğu Teknik Üniversitesi
Dr. Hakkı ŞenTayf Ajans
Prof. Dr. Idris Bostanİstanbul Üniversitesi
Kemal Battal
Doç. Dr. Mustafa İnelTürk Loydu
Prof. Dr. Ömer Görenİstanbul Teknik Üniversitesi
Özkan GökşalEnsar
İnci Gündüz BaldoğanGemi Mühendisleri Odası
Tunç NahiFokus 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

Yayının Türü / Publication of Genre

Bölgesel-sürelil yayındır. İki ayda bir yayımlanır.

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarın kişisel görüştürdür. Bu yazılardan dolayı Gemi Sanayi Dergisi sorumluluk üstlenmez. Kaynak belirtmek koşuluyla alımı 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

Scala Basım
Yeşilce Mah. Girne Cad. Dalgıç Sk. No:3 4.Levent/İstanbul
Tel: 0212 261 62 00

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

> Editör / Editor	06
> Önsöz / Preface	08
> GESAD'dan Haberler / News From GESAD	12
> Sektör Haberleri / Sectorial News	18
Odabaş Ödülleri sahiplerini buldu.....	28
Odabaş Awards winners are announced	
> Söyleşi / Dialog	34
Hasan Naiboğlu: Denizcilik Müsteşar	
Hasan Naiboğlu: Undersecretary of Maritime	
> Konuk / Guest	40
Fevzi İşbilir: ÇED ve Planlama Genel Müdürü	
Fevzi İşbilir: General Manager of ÇED and Planning	
> Analiz / Analysis	46
IMO'da Gemi Geri Dönüşümü Çalışmalar ve Türkiye'nin Konumu	
The Studies for ship recycling at IMO and the position of Turkey	
> Sektörden / Our Sector	50
Özdemir Ataseven: GESAD Başkan Yardımcısı	
Özdemir Ataseven: Vice Chairman of GESAD	
> Analiz / Analysis	54
Gemi Sanayi Yeni Rotasını Belirleyecek	
The Ship Industry is to set a New Route	
> Bir Yol Hikayesi / A Road Story	60
İbrahim Daştan: Hüsna Gemi ve Yapı Malz. (İde Marine) Yön. Kur. Bşk.	
İbrahim Daştan: Chairman of Hüsna Gemi ve Yapı Malzemeleri (İde Marine)	
> Avrupa Birliği / European Union	66
Kemal Battal: DTO AB Danışman	
Kemal Battal: Chamber of Shipping - EU Consultant	
> Sektörden / Our Sector	70
Engin Sezen: PI-ES Denizcilik Yön. Kur. Bşk.	
Engin Sezen: Chairman of PI-ES Denizcilik	
> GESAD Üyeler Tanıtım / Introduction of GESAD Members	74



Yeni Stratejiler Üretim Zamanı

Dünyayı sarsan ekonomik krizin artçı sarsıntıları sürüyor. Özellikle Avrupa ülkeleri sıkıntılı günler geçiriyor. Türkiye ekonomisi de geçen süreçte çok ciddi bir daralma göstererek, dünyada en çok daralan ekonomilerden biri olarak dikkat çekiyor. Dünyadaki krizden en fazla etkilenen sektör de deniz ticareti dolayısıyla gemi inşa sanayi, gemi yan sanayi ile ihtisas sanayi oldu. Dünya ticaretindeki daralmanın etkileri devam ediyor. Bütün bunlara rağmen oturmak ve halimize yanmak durumundan uzak, yeni stratejiler üretmek için el birliği ile çalışmak zorundayız.

İşte bu süreçte Gemi Sanayicileri Derneği tarafından yeni hedefler belirleyerek, yeni ufuklara doğru yelken açmak için kollar sıvandı ve el birliği ile çalışmalar yapıldı. Gemi Sanayicileri Derneği bu süreçte öncelikle eğitime yönelerek, bu anlamda büyük yatırım yaptı. Bu yöndeki çalışmalar hız kesmeden devam ediyor. Ancak bizim için hayati önem taşıyan asıl konu Gemi İhtisas Organize Bölgesi (GİOSB) çalışmalarımızın son aşamaya gelmesi oldu. Son durum ile ilgili kısa bir bilgi vermek istiyorum. Çünkü bu gelişme aslında en önemli stratejilerimizden biridir. Gemi İhtisas Organize Bölgesi'nin yer seçim raporu ve jeolojik zemin etüdü çalışmaları tamamlandı. Zaten onaylanmış olan bölgenin Çevre Etkinlik Değerlendirme (ÇED) raporu da tamamlandı. Peki, bunun ülkemize ve gemi sanayine katkısı ne olacak? GİOSB, ülkemiz gemi sanayini öncelikle dışa bağımlılıktan kurtaracak. Ayrıca Avrupa ve diğer denizci ülkelerin gemi inşa sanayicilerine de katkılarda bulunacak yenilikçi teknolojik araştırma ve geliştirme çalışmalarının yürütüleceği büyük bir sektörel organizasyon olacak. Üstelik daha şimdiden katılımcı itibarıyla yüzde 100 doluluk oranına sahip bir yapılanma özelliği ile örnek bir sanayi bölgesi olma yolunda hızla ilerliyor. Bu şu demek oluyor; artık Türk gemi sanayinin önündeki önemli engeller kalkıyor, Avrupa ve dünya şirketleri ile özellikle teknolojik işbirliklerinin rahatlıkla yapılabileceği, gelecekte yapılacak yeni inşaatlar için daha yeşil ve daha verimli projeler üretebileceğimiz bir olanağa kavuşuyoruz.

Ve tabii ki strateji geliştirmenin diğer bir yolu da, dünyada neler olduğunu dikkatle incelemek, araştırmak, doğru stratejik ortaklıklar geliştirmek ve projelerde yer almaktır. GESAD işte bunu gerçekleştirmiştir. Krizin en zorlu dönemlerinde Avrupa Birliği Deniz Teçhizatı Kurulu'na asil üye olarak girerek, geliştirilen projelerin bir parçası olmuştur. "Yeşil Gemi Teknolojileri" çalışmasının bir parçası olarak önümüzdeki dönemde değişik ve yeni teknolojiler üreten ve geliştiren projelerin içinde yer alacağız. Üstelik tam da Bilbao Konferansı'ndan çıkan sonuçların tartışıldığı bir dönemde GESAD EMEC'in genel kuruluna evsahipliği yapacak. 25 Mayıs 2010 tarihinde yapılacak genel kurulda, AB LEADERSHIP çalışmaları çerçevesinde 21 Nisan'da Bilbao'da yapılan Avrupalı parlamenterlerin yanı sıra etkili sektör kurumları EMEC ve CESA başkanları ile diğer yetkililerin katıldığı konferansta alınan kararlar değerlendirilecek. 26 Mayıs'ta da yine GESAD'ın evsahipliğinde, "Avrupa Birliği Deniz Faaliyetleri ve Trans-Avrasya Bölgesi Potansiyeli Semineri" yapılacak. Dolayısıyla Türk denizcilik sektörü ile Avrupa denizcilik ve gemi sanayi üst düzey yetkilileri bir araya gelerek fikir alışverişinde bulunacaklar.

Tünelin ucunda ışık görüldü. Önemli olan savaşacak gücümüzün olmasıdır. Tam da bu günlerde Ankara'dan gelen haber hepimizi mutlu etmiştir. Daha önce sadece KOBİ'lere destek veren Kredi Garanti Fonu, bundan sonra gemi inşa ve gemi işletmeciliği alanında faaliyet gösteren işletmelere de finansman sağlayabilecek. Bu konuda destek veren herkese teşekkür ediyoruz. Artık el birliğiyle bu günleri atlamanın zamanıdır. Yolumuz açık ve aydınlık olsun...

Hakkı ŞEN
Genel Yayın Yönetmeni

Time to Develop New Strategies

The aftershocks of the economic crisis affecting the world continue. Especially the European countries are having hard days. The Turkish economy has also experienced a very significant shrinkage in this period and is one of the economies which shrank the most in the world. The industry which has been affected most by the world crisis is the shipping, and therefore the shipbuilding industry, ship supply industry and the specialized industry. The impacts of the shrinkage in world trade continue. We have to work together to develop new strategies instead of just sitting and pitying ourselves.

And in this period, the Turkish Association of Ship Industrialists has defined new objectives, started initiatives to sail new horizons and worked together. The Turkish Association of Ship Industrialists has primarily focused on the training and made significant investments in this field. These efforts continue without any interruption. However, the most important issue for us is the Ship Specialized Organized Industry Zone (GİOSB) which has entered into the final stage. I want to give some information about the latest situation. Because this is one of our most important strategies. The location report and geological soil survey studies of the Ship Specialized Organized Industry Zone are completed. The area has already been approved and its Environmental Impact Assessment Report is also completed. But how will it contribute to our country and the ship industry? GİOSB will first end our ship building industry's dependency on foreign resources. It will also be a big sectoral organization where innovative and technological research and development studies will be carried out which will also contribute to the shipbuilding industrialists of European and other marine countries. It is becoming a model industry zone with its structure that is already 100 percent occupied in terms of participants. This means that the important boundaries of Turkish ship industry are now being eliminated and we are having a facility where we can easily make technological collaborations with European and world companies and where we can produce greener and more efficient projects for future constructions.

Of course another way to develop a strategy is to closely search, follow up the developments in the world, develop right strategic partnerships and take place in the right projects. This is what GESAD has achieved. It has been a permanent member of the European Marine Equipment Council during the most difficult times of the crisis and been a part of the projects developed. We will work in various projects which will produce and develop new technologies in the next period as a part of the "GreenShip Technologies" study. GESAD will host the general assembly of EMEC at such a time when the outcomes of the Bilbao Conference were discussed. The general assembly will be held on May 25, 2010 and discuss the resolutions taken at the conference held in Bilbao in April 21st with the participation of European parliament members, effective sector organizations, EMEC and CESA chairmen and other officials. Again on May 26th, GESAD will host the seminar on "European Union Maritime Activities and the Potential of Trans-Eurasia Region". This way the top executives of Turkish maritime sector and the European maritime and ship industries will come together and exchange opinions.

There is a light at the other end of the tunnel. The important thing is to have the strength to fight. The news from Ankara has come right on time and made us very happy. The Credit Guarantee Fund which provided support to only the SMEs before will now provide financing to enterprises operating in shipbuilding and ship operating fields. We thank to everybody who has provided support in this matter. Now is the time to overcome these days together. May God speed us...

Hakkı ŞEN
Executive Editor

Engin Sulara Güvenle Açılacak Güçteyiz



Ziya Gökalp: GESAD Başkanı

Son iki yıl içinde yaşanan gelişmelerle birlikte global anlamda dünyayı etkisi altına alan ekonomik fırtına ne yazık ki özellikle gemi sanayimizi ve denizcilik sektörümüzü olumsuz etkilemiştir. Bugün artık ekonomilerdeki çöküşün, yerini durgunluğa bıraktığını görüyoruz. Ancak İzlanda, İngiltere ve Yunanistan'da başlayan, adeta domino etkisi yaratarak bütün Avrupa ülkelerini etkisi altına alan ekonomik kriz, bu ülkelerin ekonomilerini ve sanayilerini adeta yıkıma uğratmıştır. Bu noktada Avrupa ülkelerinin gemi sanayicileri de ciddi ekonomik sıkıntı içine girmişlerdir. IMF ve Dünya Bankası tarafından açıklanan raporlar acı gerçeği gözler önüne sermiştir. IMF ve Dünya Bankası yetkilileri 2010 yılında mali ve ekonomik krizin etkilerinin daha çok derinleşeceğini ve sonuçlarının ürkütücü olacağını açıklamışlardır.

Gemi sanayi stratejik öneme sahip, istihdamın yoğun olduğu ağır bir sanayi koludur. Bu nedenle sektörümüzün ve sanayimizdeki çöküşün önlenmesine yönelik ciddi çalışmalar yapılmaktadır. AB LEADERSHIP çalışmaları çerçevesinde önemli bir konferans 21 Nisan'da Bilbao'da gerçekleştirildi. Bu önemli toplantıya GESAD olarak bizimde asil üye olduğumuz Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu EMEC'in ve CESA'nın başkanları da katıldı. Diğer taraftan Bulgaristan'ın KEİ Sekreteryası'na önerdiği "Karadeniz Havzası'nda Deniz Ulaştırmaçılığı, Limanlar, Gemi Yapım ve Onarım Alanlarında Bütünleşik Denizcilik Politikası" projesinde bence bölge gemi inşa sanayi sektöründe etkin bir konumu olan ülkemizin de yer alması, diğer ülkelerle çalışmalar başlatması büyük önem arz etmektedir.

We Have the Power to Safely Sail the Open Seas

Ziya Gökalp: Chairman of GESAD

The developments in the last two years and the economic hurricane influencing the whole world have unfortunately affected our ship industry and the maritime sector negatively. We see that the economic collapse is now replaced by the stagnation. However, the economic crisis which started in Iceland, England and Greece and influencing the whole European countries like a domino effect, has almost destroyed the economies and industries of these countries. At this point, the ship industrialists of the European countries have also faced significant economic problems. The reports of IMF and the World Bank clearly indicates the harsh truth. The officials of IMF and the World Bank have stated that the impacts of financial and economic crisis would be deepened and have alarming results in 2010.

The ship industry is a strategic, labor-intensive heavy industry branch. Therefore, serious efforts are being made to prevent the collapse in our sector and industry. An important conference was organized within the framework of EU LEADERSHIP efforts in Bilbao on April 21st. The chairmen of CESA and EMEC (European Marine Equipment Council), in which GESAD is a permanent member, also attended to this meeting. On the other hand, taking part in the project "An Integrated Maritime Policy in the field of Maritime Transport, Ports, Shipbuilding and Repair in the Black Sea Basin" proposed by Bulgaria to the BSEC Secretariat, as a country which is affective in shipbuilding industry in the region, and initiating joint studies with other countries is very important for us.

I want to share some of the outlines of the speech of W. M. Van Gulpen, EMEC Chairman, at the Bilbao Conference. Gulpen especially focused on four important topics at his speech. He defined these topics as ensuring a level playing field, improvement, protection and sustainable industry structure. What he said afterwards was very striking. "The mentality of European shipbuilding is such that you could compare it with the condition of insanity" he said and explained what he meant.

Bilbao Konferansı'nda EMEC Başkanı W. M. Van Gulpen'in yaptığı konuşmadan bazı önemli satır başlarını sizinle paylaşmak isterim. Gulpen Bilbao Konferansı'nda yaptığı konuşmada, özellikle dört başlık üzerinde durmuştur. Bunları eşit şartların sağlanması, iyileştirme, koruma ve sürdürülebilir sanayi yapısı oluşturma olarak belirtmiştir. Bundan sonra söyledikleri ise dikkat çekicidir. Van Gulpen: "Avrupa gemi inşaatı zihniyeti öyle bir durumda ki, bunu akıl hastalığı durumu ile kıyaslayabilirsiniz" diyerek, bununla ne söylemek istediğini şöyle açıklamıştır: "Albert Einstein'a göre, delilik farklı sonuçları bekleyerek aynı şeyleri tekrar tekrar yapmaktır. Diğer bir deyişle, sektörler için/arasında bu çalışma zihniyeti tüm sanayi sağlığına zarar vermektedir. Sanayiye hasta bir kişi ile kıyaslayabiliriz. Mevcut ekonomik kriz, acı veren bir hastalıklar listesidir. Reçetesi yazılan ilaçlar, şu anki acısına etki etmektedir, fakat direncini sağlama yardım etmemektedir. Ve bu durumda ufukta 'iklim krizi' geleceğini duyar gibiyim".

Avrupa gemi inşa sanayinin 20. yüzyılın sonlarında bir dizi zorlukla karşılaştığını belirten EMEC başkanı bunları; 1950'lerde Japon yükselişi, 1970'lerde Kore'nin pazara girmesi, 1990'larda Uzak Doğu'nun gemi inşaatının yüzde 90'ını kapsaması, 2009'da finansal ve ekonomik kriz olarak sıralamıştır. Son 50 yıldır bu mücadelenin üstesinden gelmek için çalıştıklarını vurgulayan Van Gulpen, şu andaki durumlarını özetleyerek bazı öneriler getirmiştir. Van Gulpen, tüm denizcilik ailesi için "Kazan, Kazan Kazan" prensibini savunarak, her zamanki gibi ticaret yapmanın ve aynı teşviklerin farklı sonuçlar vermesini ummanın "delilik" olduğunu savunmuştur. Sonuçta yeni bir yaklaşıma ihtiyaç olduğunu vurgulayarak, Avrupa teçhizat üreticileri olarak Avrupa tersaneleri ile sadık, sağlam ve uzun süreli işbirliği aradıklarını vurgulamış ve şu önemli tespitte bulunmuştur: "Yerli piyasalar ile ticaret yapmayı tercih ediyoruz. Bu yüzden sürdürülebilir ve genişleyen bir gemi inşa sektörü için uzun dönemli çözümler gerekiyor. Durum gerektirdiğinde sanayinin belirli bir kısmından yararlanan dar görüşlülük olmamalıdır. Ekonomik kriz döneminde bize sunulan fırsatları yakalamalı ve Avrupa gemi inşa sanayi ile mevcut ticaret şeklini değiştirmeliyiz. Yeniden Albert Einstein'ın bir sözüne değinmek istiyorum; 'Fırsat, zorlukların ortasında yatmaktadır'".

İşte bu noktada GESAD'ın ev sahipliğinde 25 Mayıs 2010 tarihinde İstanbul'da gerçekleşecek olan EMEC'in Genel Kurulu bütün bunların analizinin yapılacağı bir toplantı olacak. Bütün bu konu başlıkları masaya yatırılacak ve Bilbao Konferansı'ndan çıkan sonuçlar değerlendirilecek. 26 Mayıs 2010'da da Ulaştırma Bakanımız Binali Yıldırım'ın koordinasyonunda EMEC ve GESAD tarafından organize edilen "Avrupa Birliği Deniz Faaliyetleri ve Trans-Avrasya Bölgesi Potansiyeli Semineri"nin sektörümüz açısından çok önemli olduğunu düşünüyorum. Tüm bu organizasyonların Türk denizcilik sektörünün rotasını belirlemesine önemli katkı olacağı kanaatindeyim. Krizden çıkış yollarını ve stratejimizi doğru belirlemek zorundayız. GESAD olarak bu önemli görevi üstlenmiş bulunmaktayız.

Gemi sanayicileri olarak bizler geçtiğimiz süreçte "Gemi Sanayinde Alt İşverenlik" konusunda yapılan toplantılara katılarak, katkımızı sağlamaya devam ediyoruz. Eğitim çalışmalarımız hız kesmeden devam ediyor. Gemi İhtisas Organize Bölgesi (GİOSB) çalışmalarını sonuçlanma aşamasına geldi. Son olarak daha önce sadece KOBİ'lere destek veren Kredi Garanti Fonu, bundan sonra gemi inşa ve gemi işletmeciliği alanında faaliyet gösteren işletmelere de finansman sağlayacak. Bu konudaki karar Resmi Gazete'de yayımlanarak, yürürlüğe girdi. Bu hepimize nefes aldırarak bir karar, bu kararın hayata geçmesinde emek veren herkese ve hükümetimize teşekkür ediyoruz. Bernard Shaw, "Eğer yürüdüğünüz yolda güçlük ve engel yoksa bilin ki o yol sizi bir yere ulaştırmaz" der. Bizler yaşadığımız sıkıntılardan gerekli dersleri çıkararak bu günleri atlatacak ve engin sulara güvenle açılacak güçteyiz. Bunları birlik ve beraberlik içinde başaracağımızdan kuşku yok. Yolumuz açık olsun...

"According to Albert Einstein insanity is doing the same thing over and over again and expecting different results. In other words, the mentality of those working within/for the sector is detrimental to the health of the overall industry. We could compare the industry to a sick patient; and the current economic crisis is just another of a long list of ailments with which it has been afflicted. The medicine which it has been prescribed treats the patient for the current affliction but does not help it build up the resistance. And in this case I hear that the 'climate crisis' is on the horizon" he said.

Stating that the European shipbuilding industry has faced with a series of challenges in the latter half of the 20th century, EMEC Chairman listed these challenges as the rise of Japan in the 1950s, Korea entering the market in the 1970s, Far East covering 90% of ship construction in the 1990s, and financial and economic crisis in 2009. Van Gulpen emphasized that they are working to overcome these challenges over the last 50 years, summarized the current situation and brought some suggestions. Van Gulpen defended the "Win Win Win" situation for the overall maritime community and claims that it is 'insane' to do business as usual and hope that the same initiatives will deliver different results. Finally he emphasizes that a paradigm shift is required and as European equipment manufacturers, they look for a loyal, firm and long term cooperation with the European Shipyards. "We still prefer to do business with our domestic markets. Therefore long term solutions are needed to maintain a sustainable and prosperous shipbuilding sector and not short sighted ones benefiting certain parts of the industry, as and when, the situation requires them. In this time of economic crisis we have to seize the opportunities which are presented to us and to change the current way of thinking of dealing with the European Shipbuilding Industry. And again lending some words of Albert Einstein: 'In the middle of difficulty lies opportunity'" he said.

At this point, the General Assembly of EMEC to be organized in Istanbul on May 25, 2010, hosted by GESAD, will be a meeting where all such issues will be analyzed. All these topics will be discussed and the conclusions of Bilbao Conference will be evaluated. I also think that the seminar on "European Union Maritime Activities and the Potential of Trans-Eurasia Region", organized by EMEC and GESAD under the coordination of our Minister of Transport Mr. Binali Yıldırım in May 26, 2010, is very important for our sector. I believe all these organizations will contribute significantly to the determination of the route of the Turkish maritime sector. We have to define the ways and strategies to overcome the crisis correctly. We, as GESAD, have undertaken this important task.

As ship industrialists, we attended in the meetings about "Subcontracting in Ship Industry" in the past period and we will continue to contribute. Our efforts in education and training also continue. The works on Ship Specialized Organized Industry Zone (GİOSB) are about to be completed. And the Credit Guarantee Fund which provided support to only the SMEs before will now provide financing to enterprises operating in shipbuilding and ship operating fields. The relevant decree has been published at the official gazette and entered into force. This will give us a breath of fresh air and thus we thank our government and everybody who made effort in implementation of this decree. "If there is no difficulty and barrier on the path you walk, be sure that that path would not take you anywhere" says Bernard Shaw. We have the power to learn from the difficulties we are facing, to overcome these days and to safely sail open seas. I have no doubt that we could achieve it with unity and solidarity. May God speed us...

SHIP INDUSTRY

GESAD ve EMEC'ten Ortak Seminer

DTO'nun Olağan Mayıs Ayı Meclis Toplantısı'nda konuşan Gemi Sanayicileri Derneği Başkanı Ziya Gökalg, ekonomilerde çöküşün yerini durgunluğa bıraktığını belirterek, ekonomilerde makro ölçülerde kıpırdamaların başladığına işaret etti. Gökalg konuşmasına şöyle devam etti: "Ancak kendine özgü yapısı bulunan gemi inşa sanayisi ve teçhizatları ve yan sanayi sektöründeki olumsuz etki, özellikle Avrupa ülkeleri ve bölgemiz ülkelerinde artarak devam etmektedir. Bu büyük strateji

sanayinin tamamen çöküşüne karşı sektörün ayakta kalmasına yönelik, gerek Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) üye ülkeleri, gerekse Avrupa Birliği ülkeleri bünyesinde etkin sektörel kuruluşlarca öngörülen ciddi çalışmalar başlatılmıştır".

Bulgaristan'ın KEİ Sekreteryası'na önerdiği "Karadeniz Havzası'nda Deniz Ulaştırma, Limanlar, Gemi Yapım ve Onarım Alanlarında Bütünleşik Denizcilik Politikası" projesini hatırlatan Gökalg, "Bölge gemi inşa sanayi sektöründe etkin bir konumu olan ülkemizin de, bu

projeyi dikkatle ele alıp, diğer ülkelerle müşterek bir çalışma başlatmasının çok büyük önem taşıdığı kanaatindeyiz" dedi. AB LEADERSHIP çalışmaları çerçevesinde önemli bir konferansın 21 Nisan'da Bilbao'da gerçekleştirildiğini belirten GESAD Başkanı Gökalg, "İspanya Bask Bölgesi Başkanı'nın başkanlığını yaptığı toplantıya Avrupalı parlamenterler, etkili sektör kurumları EMEC ve CESA başkanları ile diğer etkin yetkililerin iştirak ettiğini söyledi. Ziya Gökalg konferansta; gemi inşa sanayi ile gemi yan sanayinin Avrupa ülkeleri için taşıdığı önemin detaylarıyla anlatıldığını, kriz nedeniyle karşılaşılan riskin ortaya konulduğunu vurgulayarak, çözüm önerilerinin 24 Haziran 2010 tarihinde yapılacak AB Komisyon Toplantısı'na sunulmak üzere "AB Liderliği 21 Nisan Bilbao konferans başkanının verdiği sonuçlar" isimli bir metin ile düzenlendiğine dikkat çekti. 17 maddelik metinde; krizde gelinen son nokta ile AB gemi sanayinin önemi ve içinde bulunduğu vahim durumun kısa ve öz olarak sebep-sonuç ilişkileri ile anlatıldığını belirten Ziya Gökalg, ayrıca net sürdürülebilir çözüm önerilerinin de bu belgede yer aldığını ifade etti. Alınan kararların, krizin atlatılmasından öte ileriye yönelik tedbirler olduğunu ifade eden Gökalg, raporun bazı maddelerini okuyarak, "Rapor derneğimiz tarafından üyesi olduğumuz EMEC'in 25 Mayıs 2010 tarihinde İstanbul'da düzenlenecek Genel Kurulu'nda gündeme getirilecektir" dedi. Gökalg şöyle devam etti: "Yapılacak genel kurul toplantısının en önemli gündemini oluşturacak 'Bilbao Konferansı' sonuçları, EMEC üyesi tüm AB ülkesi sektör temsilcilerinin ortak görüşlerini yansıtacak bir çalışma niteliği taşımaktadır. Üye kuruluşların tamamı genel kurula katılımlarını teyit etmiş bulunmaktadır. 26 Mayıs'ta EMEC üyelerinin iştirak edeceği ve komşu ülke temsilcilerinin de davet edildiği Sayın Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın koordinasyonunda EMEC ve GESAD tarafından organize edilen 'Avrupa Birliği Deniz Faaliyetleri ve Trans- Avrasya Bölgesi Potansiyeli Semineri'nde sektörümüzle ilgili önemli görüşler gündeme gelecektir".

**Joint Seminary from GESAD and EMEC**

Speaking at the General Ordinary Assembly of DTO for May, Ziya Gökalg, Chairman of the Turkish Association of Ship Industrialists, stated that the collapse in economy is being replaced by the stagnation, pointing out that action is starting in economies on a macro scale. "However, the negative impact on the shipbuilding industry as well as ship equipment and supply industry, which have specific natures, continue to grow especially in the European countries and the countries of our

region. Serious efforts have been started by the sector organizations active in both the member countries of the Black Sea Economic Cooperation (BSEC) and the European Union in order to enable the sector survive against the complete collapse of this huge strategic industry" Gökalg said. Reminding the project "An Integrated Maritime Policy in the field of Maritime Transport, Ports, Shipbuilding and Repair in the Black Sea Basin" proposed by Bulgaria to the BSEC Secretariat, Gökalg said, "In our opinion, it is very important for our country, having an active position in the shipbuilding sector of the region to address this project carefully and to initiate a joint

effort with other countries". Stating that an important conference within the framework of the EU LEADERSHIP efforts took place in Bilbao on April 21st, GESAD Chairman Gökalg said that the meeting chaired by the President of the Basque region of Spain was attended by the European MPs, active sector organizations, chairmen of the EMEC and CESA and other influential officials. He emphasized that the importance of the shipbuilding industry and ship supply industry for the European countries was addressed in details and the risk faced due to the crisis was put forth during the conference. Ziya Gökalg pointed out that the suggestions for solution were issued under a text named "Bilbao LeaderSHIP Conference Conclusions by the Conference Chairman" for submission to the EU Commission Meeting to be held on June 24, 2010. Ziya Gökalg stated that the text comprising 17 articles explains the present status with the crisis and the importance of the EU ship industry and the grave situation that it is in briefly and with cause and effect relation. He also stated that this document also contains clear sustainable suggestions for solution. Stating that the decisions made are long-termed measures beyond overcoming crisis, Gökalg read aloud some articles of the report. "The report shall be brought on the agenda by our association during the General Assembly of EMEC, of which we are a member, to be held on May 25, 2010 in Istanbul. The conclusions of the 'Bilbao Conference', which will constitute the most important item on the agenda of the general assembly to convene, have the nature of an effort to reflect the common opinions of the sector representatives of all EU countries member to EMEC. All the member organizations have confirmed their attendance to the general assembly. On May 26th, important opinions regarding our sector will be expressed during the 'Seminar on European Union Maritime Activities and Potential of the Trans-Eurasia Region' organized by EMEC and GESAD under coordination by Mr. Binali Yıldırım, the Minister of Transport, which will be attended by EMEC members and to which representatives of the neighboring countries are also invited" Gökalg said.

EMEC Genel Kurulu'nu Türkiye'de Yapıyor



Gemi Sanayicileri Derneği'nin de üye olduğu Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu'nun Olağan Genel Kurulu, GESAD'ın evsahipliğinde 25 Mayıs 2010'da İstanbul'da Ataköy Sheraton Hotel'de yapılacak. EMEC'in bundan önceki genel

kurul toplantısı 3 Aralık 2009 tarihinde Brüksel'deki genel merkezde yapılmıştı. Bu genel kurul toplantısında GESAD tarafından gönderilen ve bir sonraki genel kurulun İstanbul'da yapılması konusunu içeren davet mektubu görüşülmüş ve bir sonraki genel kurul toplantısının İstanbul'da yapılması oybirliği ile kabul edilmişti. EMEC üyeleri, genel kurulun Türkiye'de yapılacak olmasından duydukları memnuniyeti bu toplantı sırasında GESAD heyetine de iletmişlerdi.

Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu'nun 14 üyesinin de katılacağı genel kurul, 25 Mayıs 2010 tarihinde İstanbul Ataköy Sheraton Hotel'de sabah saatlerinde başlayacak. Genel kurulun gündemi önemli gelişmelerin yaşandığı şu günlerde oldukça yoğun olacak.

Özellikle AB LEADERSHIP çalışmaları çerçevesinde 21 Nisan'da Bilbao'da İspanya Bask Bölgesi Başkanı'nın başkanlığını yaptığı ve Avrupalı parlamenterler, etkili sektör kurumları EMEC ve CESA başkanları ile diğer yetkililerin katıldığı konferansta alınan kararların değerlendirileceği genel kurula, bu konferanstan çıkan 17 maddelik metin damgasını vuracak gibi görünüyor. Gemi Sanayicileri Derneği'nin de Türkiye'yi temsilen katılacağı genel kurulda gemi inşa sanayi, gemi ihtisas ve gemi yan sanayicilerinin ekonomik kriz nedeniyle yaşadıkları sıkıntılar, riskler ve çözüm önerileri tartışılacak. Genel kurulun ardından akşam evsahibi olan GESAD tarafından bir de resepsiyon verilecek. Resepsiyonda gemi sanayi ve denizcilik sektörünün temsilcileri Avrupalı meslektaşlarıyla sohbet etme ve tanışma imkanı bulacaklar. GESAD tarafından verilecek resepsiyonda, GESAD ve EMEC başkanları da kısa birer konuşma yapacaklar.

26 Mayıs 2010'da sabah saat 10:00'da başlayacak Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinasyonunda, EMEC ve GESAD tarafından birlikte organize edilen Avrupa Birliği Deniz Faaliyetleri ve Trans-Avrasya Bölgesi Potansiyeli Semineri birçok önemli ismi bir araya getirecek. Düzenlenecek seminerde gemi ve deniz teçhizatı sanayi topluluğuna Avrupa Birliği tarafından yürütülen değişik faaliyetler hakkında bilgi verilecek. Ayrıca kriz sorunları ve Trans-Avrasya Bölgesi'ndeki potansiyel konumu ile Türkiye'nin rolü ve işbirliği imkanları tartışılacak. Seminerde 2008 yılında güncellenen AB Deniz Teçhizatı Yönetmeliği (EC 2008/67/EC Direktifi) hakkında da bir bilgilendirme sunumu yapılacak. Yine Mayıs 2009'da onaylanan AB Klas Kuralı (EC 391/2009) Madde 10 ve uygulama işlemlerini içeren kısa bir sunum da gerçekleştirilecek. Seminerin en önemli hedeflerinden biri de, davet edilen Türkiye'ye yakın coğrafyadaki sektör ortakları ile bilgi alışverişinin sağlanması olacak. Seminer açılış konuşmalarının ardından iki bölüm olarak gerçekleştirilecek.

EMEC convenes General Assembly in Turkey

General Assembly of European Marine Equipment Council, for which Turkish Association of Ship Industrialists is also a member, will take place in Istanbul on 25th May 2010 at Ataköy Sheraton Hotel and will be hosted by GESAD. The previous general assembly of EMEC was held at the general headquarters in Brussels on 3rd December 2009. During this general assembly, a letter of invitation sent by GESAD inviting the next general assembly to Istanbul was discussed and it was unanimously agreed to hold the next general assembly in Istanbul. EMEC members also expressed their pleasure over the general assembly to be convened in Turkey to GESAD committee during that meeting as well.

The general assembly, which will be attended by all 14 members of the European Marine Equipment Council, shall start on 25th May 2010 at Istanbul Ataköy Sheraton Hotel in the morning. The agenda of the general assembly will be pretty intense, in this period when important developments take place. It seems that this general assembly, where the conclusions drawn at



the Bilbao Conference held at Bilbao on 21st April, chaired by the President of the Basque Region in Spain within the framework of EU LeaderSHIP efforts and attended by the European MPs, president of influential sector organizations such as EMEC and CESA and other officials will be evaluated, will be marked by the text of 17 articles issued during such conference. Turkish Association of Ship Industrialists will represent Turkey during the general assembly and they will discuss the problems and risks faced by the shipbuilding industry, specialized ship industry and ship supply industry face due to the economic crisis as well as the

suggestions for solution. A reception will be organized by the host, GESAD, following the general assembly. During the reception, the representatives of the ship industry and the maritime sector will have the opportunity to meet and talk with their European colleagues. Chairmen of GESAD and EMEC will also deliver brief speeches during the reception to be organized by GESAD.

The 'Seminar on European Union Maritime Activities and Potential of the Trans-Eurasia Region' organized by EMEC and GESAD under coordination of the Ministry of Transport, which will start on 26th May 2010 at 10:00 am, will ensure many important people to meet. During the seminar, the ship and marine equipment industry community will be informed about various organizations performed by the European Union. Moreover, the crisis problems and the role of Turkey with its potential status in Trans-Eurasia Region and means of cooperation will be discussed. During the seminar, there will be a presentation to inform the attendants about the EC 2008/67/EC Directive on Marine equipment updated in 2008. There will also be a brief presentation about Article 10 and implementation transactions of EU Class Rule (EC 391/2009) approved in May 2009. And one of the most important goals of the seminar, on the other hand, is ensuring exchange of

SHIP INDUSTRY

Seminerin ilk bölümünde Gemi Sanayicileri Derneği adına YTÜ Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Bölüm Başkanı Ahmet Dursun Alkan, "Deniz Teçhizatında Trans-Avrasya Bölgesi'nin Rolü" hakkında bilgi verecek. Bu bölümde "AB Deniz Teçhizatı Yönetmeliği Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA) tarafından, "MED Çerçevesinde Avrupa Deniz teçhizatı Endüstrisinin Rolü ve Tecrübesi" ile ilgili bilgiler de EMEC Başkanı W. M. Van Gulpen tarafından aktarılacak. Bu bölümde EMEC Genel Sekreteri Paula Lancellotti de, "Kriz Dönemi ve Sonrasında Gemi Sanayi Sektörü" nün bir analizini yapacak. Öğle yemeği arasının ardından ikinci bölüme geçilecek. Bu bölümde GESAD adına GESAD Yönetim Kurulu Üyesi Alp Özalp tarafından "Deniz Teçhizatı Üreticilerinin Deneyim ve Organizasyonu" başlıklı bir sunum yapılacaktır. İkinci bölümde ayrıca "AB Klas Yönetmeliği ve Kuralları" hakkında EMEC'ten G. J. Huisink tarafından bilgiler verilecek. "AB Tanınmış Kuruluşları ve Uygulamaları" başlığı altında yine EMEC tarafından bir sunum gerçekleştirilecek. Soru cevap bölümlerinde fikir alışverişlerinin yapılacağı, çözüm önerilerinin ortaya konulacağı seminerin Türk denizcilik sektörü açısından önümüzdeki süreçte stratejilerin belirlenmesi açısından son derece faydalı olacağı düşünülmüyor.

GİOSB'da Sona Gelindi

GESAD tarafından kuruluş çalışmaları yürütülen Gemi İhtisas Organize Bölgesi (GİOSB) kuruluş çalışmaları sonuçlanma aşamasına geldi. Yer seçim raporu ve jeolojik zemin etüdü çalışmaları tamamlanarak onaylanmış olan Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin Çevre Etkinlik Değerlendirme (ÇED) raporu da tamamlandı. GİOSB, ülkemiz gemi sanayini dışa bağımlılıktan kurtarıp, Avrupa ve diğer denizci ülkelerin gemi inşa sanayicilerine de katkılarda bulunacak yenilikçi teknolojik araştırma ve geliştirme çalışmalarının yürütüleceği büyük bir sektörel organizasyon olacak. Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi, katılımcı itibarıyla daha şimdiden yüzde 100 doluluk oranına sahip bir yapılanma özelliği ile örnek bir sanayi bölgesi olarak değerlendiriliyor. Yalova Çiftlikköy İlçesi hudutları dahilinde kurulmakta olan Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi çalışmalarında müşterek çalışmalar yapılan Çiftlikköy Belediye Başkanlığı'nın verdiği destek, kuruluş çalışmalarının hızlandırılmasına büyük katkı sağlamıştır.

Gemi Sanayi Derneği yetkililerinin Çiftlikköy Belediye Başkanı Metin Dağ ile yaptıkları görüşmelerde, GİOSB'nin özellikle bölgede istihdam açısından işsizlik sorununa getireceği olumlu katkılar ve çevreci yapılanmaya yönelik çalışmalar ele alınmış, bütün bunların bölgeye getireceği dinamizm değerlendirilmiştir.



information with the sector partners in the neighboring areas invited to Turkey. The seminar will take place in two parts following the opening speeches. In the first part, Ahmet Dursun Alkan, Chairman of the Naval Architecture and Maritime Department, at YTÜ Faculty of Naval Architecture and Marine Engineering, who will be speaking for Turkish Association of Ship Industrialists, will provide information about the "Role of Trans-Eurasia Region in Marine Equipment". In this part also, EMEC Chairman, Mr. W. M. Van Gulpen will provide information from "EU Marine Equipment Regulations European Maritime Safety Agency (EMSA) with regards to "Role and experience of the European Marine Equipment Industry within the Framework of MED".

Also, EMEC General Secretary, Paula Lancellotti will analyze "Ship Industry Sector During and After the Period of Crisis" in this part. The second part will start following the lunch break. In this part, Alp Özalp, Member of the Board of Directors of GESAD, will speak for GESAD and present "Experience and Organization of Marine Equipment Manufacturers". In the second part, also G. J. Huisink from EMEC will provide information about "EU Class Directive and Rules". Another presentation by EMEC will also take place under the name "Recognized Organizations and Practices of EU".

It is expected that the seminar, which will include a part of questions and answers to enable exchange of ideas and putting forth suggestions for solution, will be very beneficial for the Turkish maritime sector in terms of setting out the strategies for the process lying ahead.

Towards the finish for GİOSB

The efforts for the foundation of Ship Specialized Organized Industry Zone (GİOSB) undertaken by GESAD are now at the conclusion stage. After completion of the location selection report and geological soil survey studies and the approval, now the Environmental Impact Assessment (EIA) report is complete for the Ship Specialized Organized Industry Zone. GİOSB will be a huge sector organization that will release the ship industry of our country from foreign-dependence and contribute to the shipbuilding sectors of the European and other maritime countries, where innovative technological research and developments efforts shall take place. Specialized Organized Zone for Ships is evaluated as a model industry zone with already 100% full capacity in terms of participants. The support provided by Municipality of Çiftlikköy for the joint efforts relating to the GİOSB, which is being established within the territory of Yalova Çiftlikköy District, has contributed greatly to accelerating the establishment efforts.

During the contacts of the officials of Turkish Association of Ship Industrialists with Mr. Metin Dağ, the Mayor of Çiftlikköy, the positive contributions of GİOSB to especially employment in region and efforts for an environmentalist structuring were addressed and dynamism to be provided by the same for the region was assessed.



Denizcilik Sektörüne Kredi Desteği



Kredi Garanti Kurumlarına Sağlanacak Hazine Desteğine İlişkin Usul ve Esaslar hakkında Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Buna göre, gemi inşa ve gemi işletmeciliği alanında faaliyet gösteren işletmeler ile Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı gerçek kişilerin finansmana erişim imkanlarının geliştirilmesi suretiyle kredi sisteminin etkin bir şekilde çalışmasını temin etmek üzere, 5411 sayılı Bankacılık Kanunu'nun üçüncü maddesinde tanımlanan bankalar ile 3226 sayılı Finansal

Kiralama Kanunu kapsamında yetkilendirilen finansal kiralama şirketlerinin ortak olduğu kredi garanti kurumlarına Hazine Müsteşarlığı tarafından destek sağlanacak. Daha önce sadece KOBİ'lere destek veren Kredi Garanti Fonu, bundan sonra gemi inşa ve gemi işletmeciliği alanında faaliyet gösteren işletmelere de finansman sağlayabilecek. Denizcilik sektörü işletme kredilerine sağlanacak kefalet tutarı, yararlanıcı başına 7 milyon TL'yi, bir risk grubuna ait yararlanıcılar için ise 10 milyon TL'yi, denizcilik sektörü yatırım kredilerine sağlanacak kefalet tutarı ise yararlanıcı başına 20 milyon TL'yi, bir risk grubuna ait yararlanıcılar için ise 30 milyon TL'yi geçemeyecek. Denizcilik sektörü işletme kredilerinin vadesi, bir yılı anapara ödemesiz olmak üzere azami üç yıl, denizcilik sektörü yatırım kredilerinin vadesi, üç yılı anapara ödemesiz olmak üzere azami sekiz yıl olacak. Ödemesiz döneme ilişkin faizlerin bir yıllık dönemler sonunda tahakkuk ve tahsil edilmesi esas olacak. Kullanılacak denizcilik sektörü işletme ve yatırım kredilerinde yararlanıcıların, aynı gemi için kullanmış oldukları mevcut kredilerinin vadelerinin, açılacak yeni kredinin vadesi ile uyumlu olacak şekilde yapılandırılması şartı aranacak.

En az yüzde 10 öz kaynak sağlanacak

Denizcilik sektörü yatırım kredilerinde, inşa edilecek geminin maliyetinin en az yüzde 10'unun yararlanıcılar tarafından öz kaynak olarak sağlanması gerekecek. Kefalet başvuruları değerlendirilirken, Ulaştırma Bakanlığı'ndan alınan ve yararlanıcının faaliyette bulunduğunu gösteren belge ile kredi verilecek faaliyetlerin maliyetinin belirlenmesi için Ulaştırma Bakanlığı'nın görevlendireceği klas kuruluşları tarafından hazırlanan ekspertiz raporu istenecek. Kurumun, denizcilik kredilerine konu gemiler için kullanılacak kredilere kefalet sağlaması, daha önce kullanılmış kredinin teminatlarının, lehine teminat tesis edilmiş bulunan krediyi verenler ile kefaletle istinaden kredi verenler arasında herkes eşit olarak paylaşılması hususunda yazılı anlaşmaya varıldığının tevsik edilmesi halinde mümkün olacak. Kurum, kefaletle istinaden kredi verenlerin payına düşen bahse konu teminatlara, kefaleti oranında ortak olabilecek.

Gemi Sanayinde Alt İşverenlik

Gemi inşa sanayinde yaşanan ve bu kapsamda oluşan iş kazalarının değerlendirilmesi sürecinde, asıl işveren-alt işveren ilişkisinin kurulma şartlarını, alt işverene ait işyerinin bildirimini, tescilini, alt işverenlik sözleşmesinde bulunması gereken hususları yeniden düzenlemek amacıyla, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na bir yönetmelik hazırlanarak, 27 Eylül 2008 günü Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmişti. Ancak daha sonra uygulamada yaşanan sıkıntılar nedeniyle özellikle gemi inşa sanayindeki sorunların aşılması amacıyla bir dizi toplantı gerçekleştirildi. Bu toplantıların en sonuncusu 13 Nisan 2010 tarihinde Çalışma Genel Müdürlüğü Toplantı Salonu'nda yapıldı. "Gemi Sanayinde Alt İşverenlik" konusunun bütün tarafların katılımıyla tartışıldığı toplantıya, İş Teftiş Kurulu Başkan Yardımcısı Arif Şimşek Başkanlık etti. Toplantıya Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, GİSBİR Yönetim

Credit Support for Maritime Sector

The Decree on Amendment to the Decree on the Procedures and Principles Pertaining the Treasury Support for the Credit Guarantee Institutions has entered into force after being published in the Official Gazette. According to this decree, Undersecretariat of Treasury will provide support to the banks described in the Article 3 of the Banking Code no 5411 and to the credit guarantee institutions at which the financial leasing companies authorized within the scope of Financial Leasing Code no 3226 have shareholding, in order to ensure efficient operation of the credit system by improving the access to the financing by Turkish national real persons, SMEs (Small or Medium Sized Enterprises) and the enterprises operating in shipbuilding and ship industry. The Credit Guarantee Fund which was supporting only SMEs before will also provide financial support to the enterprises operating in shipbuilding and ship industry. The surety amount that will be provided to the operation credits of the maritime sector will not exceed 7 million TL for each beneficiary, 10 million TL for the beneficiaries under a risk group, 20 million TL for each beneficiary for the investment credits of maritime sector and 30 million TL for the beneficiaries under a risk group in this sector. The maturity date of the operation credits of the maritime sector will be maximum three years, the first year of which will be without principal repayment; the maturity date of the investment credits of the maritime sector will be maximum eight years, the first three years of which will be without principal repayment. The interests with regard to the grace period will be accrued and collected at the end of the yearly terms. In benefiting from the operation and investment credits for the maritime sector, it will be required that the maturities of the existing credits of the beneficiaries they used for the same ship will be structured in harmony with the maturity of the new credit.

At least 10% equity capital will be provided

In the investment credits for the maritime sector, at least 10% of the cost of the ship to be built will be provided by the beneficiary as equity capital. While evaluating the surety applications, a document to be obtained from the Ministry of Transport proving that the beneficiaries are operating the business, along with the expertise report prepared by the classification institutions assigned by the Ministry of Transport for determining the cost of the activities the credit will be granted for. Providing surety by the institution for the credits to be granted for the ships subject to maritime credits will be possible on the condition that it is confirmed in written agreement that the securities of the previously used credits will be shared equally between the lenders for which the security was established and the lenders who provided the credit based on the surety. The institution may be a party to the mentioned securities that are a part of the share of the lenders who granted the credit pursuant to the surety at the rate of its surety amount.

Subcontracting in Shipbuilding

During the process of evaluating the work accidents experienced in the shipbuilding industry, a regulation was prepared by the Ministry of Labor and Social Security in order to revise the rules of creating a contractor-subcontractor relationship, the reporting and registration of the workplace of the subcontractor and the issues that has to take place in the subcontracting agreement. This regulation entered into force on the date of 27 September 2008 after being published in the official gazette. However, later on, according to the problems occurred during application, a series of meeting were held for the purpose of overcoming the problems in the shipbuilding industry. The latest of these meetings was held on 13 April 2010 in the Meeting Hall of General Directorate of Labor. Arif Şimşek, Vice Chairman of Labor Inspection Board, chaired the meeting where the subject of "Subcontracting in Shipbuilding Industry" was discussed with all related parties. Undersecretariat of Maritime Affairs, Shipbuilding

SHIP INDUSTRY

Kurulu Başkanı Murat Bayrak, GESAD Genel Sekreteri Mustafa Ünar, GISBİR Yönetim Kurulu Üyesi Bülent Üner, DOK-Gemi İş Sendikası Genel Başkanı Necip Nalbantoğlu, GMO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hidayet Çetin ve iş müfettişleri katıldılar. Yaşar Duran Aytaş toplantıda özellikle medyadaki haberler nedeniyle yoğun denetimler sonucu müfettişlerin istediği güvenlik önlemlerinin iş yapılmasını zorlaştırdığını, krizle birlikte sektörün sıkıntıya girdiğini söyledi. GISBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bayrak, gemi sanayinde alt işverenlik konusunda şunları söyledi: "Armatör ile tersane arasında işi tanımlayan çok detaylı projeleri içeren bir kontrat imzalanır. Yapımda mutlaka alt işverenler devreye girer. Proje yönetim ofislerinde branşlarına göre alt işverenler seçilir, ihale edilerek iş dağıtılır. Proje yönetimi işi toplam

13 madde halinde gruplanabilir. Ancak bir madde olan iç lojistik işinde bile onlarca ekip çalışır. Bir iş 25 gün sürer, sonra diğer iş başlar. 25 gün sürecek bir iş için bir yıl o kadro istihdam edilemez. Bu nedenle alt işverenle çalışmak şarttır". Toplantıda GESAD adına Genel sekreter Mustafa Ünar bilgi verdi ve tersane kapatmanın ciddi bir sorun olduğunu altını çizerek, "her sektör ülkeye katkıları

kadar değerlidir" dedi. Ünar şunları söyledi: "Kriz nedeniyle Tuzla tersanelerinde istihdam 25.000 çalışandan, şu an 8.500-9.000 çalışana düştü. Alt işverenlik olmazsa tersaneler batır. Yapılan işlerin hepsi uzmanlık ister. Karada yapılan kaynakla, gemide yapılan kaynak aynı şey değildir. Normal boru çekenle, gemide boru çeken aynı nitelikte değildir. Biz GESAD olarak gemide çalışabilmeleri için borucuları aldık, altı ay eğitim verdik. Dünyada hiçbir tersanede ölüm oranı sıfır olamaz. İşler karada yapıldığı gibi değildir. Alt işverenlik uygun kullanılırsa istihdam artar. İş güvenliği çok önemli bir sorundur GESAD olarak yılda 6000 kişiyi eğitiyoruz. DPT 9. Beş yıllık kalkınma planında gemi işini çok güzel tanımlamıştır. İşlerin adım adım röntgenlenerek kontrol edildiği yerlerde, iş uzmanlaşmadan nasıl yapılır? Asıl işi sadece işlem olarak değil, ekonomik açıdan işin gereği olarak ele almak lazım. Yat üretiminde dünyada 3. Sırada, gemi inşada adet olarak 5. Sırada olmak büyük işler. Yapabileceğimiz model gemi siparişleri Uzak Doğu'ya kayıyor. Türkiye'de alt işverenlik sayesinde pek çok alanda uzmanlaşma oldu. Alt işverenler işsiz kalmaz, elemanların bir tersanede işi biter, başka bir tersanede işi hazırlanır. Sıkıntıları gelin beraber aşalım".

Toplantının sonunda alınan kararlar şöyle:

- Gemi inşa sektöründe, inşaat sektörüne uygulanan asgari işçilik oranları uygulandığı, gemi inşa işi sabit işyerlerinde yapılan imalat işi olduğundan sabit imalat işyerlerine uygulanan asgari işçilik oranının uygulanması talep edilmektedir. Talebe ilişkin GISBİR tarafından SGK'ya başvuru yapılmasına,
- Tersanelerdeki alt işverenlik uygulamalarında olan sorunların çözümüne ilişkin, GISBİR, GESAD ve Dok-Gemi İş Sendikası ile birlikte çalışarak alt işverenlik konusunda bir ay içinde bakanlığa rapor sunulmasına,
- Gemi inşa sanayinde asıl işin tanımlanmasına, işlerden hangilerinin alt işverene verilebileceğini karara bağlayacak GISBİR, GESAD, Dok-Gemi İş, GMO, Denizcilik Müsteşarlığı, SGK ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı temsilcilerinden oluşacak bir komisyon kurulması gerektiğine,
- İşçilere verilen iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerinin çeşitli kurum ve kuruluşlar tarafından verildiği için müfredatta birliğin olmadığı, birliğin sağlanması gerektiğine karar verildi.

and Shipyards General Manager Yaşar Duran Aytaş, GISBİR Chairman Murat Bayrak, GESAD Secretary General Mustafa Ünar, GISBİR Board Member Bülent Üner, DOK-Ship Labor Union President Necip Nalbantoğlu, GMO Vice Chairman Hidayet Çetin and labor inspectors participated in the meeting. During the meeting, Yaşar Duran Aytaş reported that especially due to the news in media, the security measures that are expected by the inspectors as a result of extensive inspections complicates the performance of works and that the sector got into a difficult situation together with the crisis. GISBİR Chairman Murat Bayrak talked about the subcontracting in ship industry. "A contract containing very detailed projects that define the work is signed between the shipowner and the shipyard. During the construction, the subcontractors become a part of the activity with no doubt. Subcontractors are chosen according to their specialties in the project management offices and the work is distributed by delegating. Project management work can be grouped in 13 articles. However, even in the internal logistics work which is a one-article work, tens of teams work together. One work lasts for 25 days, after that, the other work starts. For a work that will only continue for 25 days, that staff cannot be employed for a year. For this reason, working with a subcontractor is a must" he said. Secretary General Mustafa Ünar gave information on behalf of GESAD at the meeting. "Every sector is valuable for its contributions to the country. Because of the crisis, the number of our employees has



decreased to 8.500-9.000 from 25.000. Without subcontracting, the shipyards would go bankrupt. All the works that are carried out require specialty. Welding on land and welding on sea are not the same. The people doing regular pipefitting and the people pipefitting on the ship do not have the same qualities. We, as GESAD, educated the pipefitters for six months. The fatality rate cannot be zero in any shipyard in the world. Works are not the same as on land. Employment would increase if subcontracting is used properly. Work safety is a very important problem. As GESAD, we are educating 6.000 people annually. DPT (State Planning Organization) has defined ship business very well in the 9th five-year development plan. How can the works be performed without specialization in the areas where the works are controlled and inspected in every step? It is necessary to consider the real work not only as a process but also economically. It is quite something to be the 3rd in yacht building and 5th in shipbuilding in the world. The model ship orders that we would be able to do are being directed to Far East. In Turkey, due to subcontracting, specialization occurred in many fields. Subcontractors will not fall out of work, employees will finish their works with us and we will make another work ready for them. Let's overcome the problems together" Ünar said.

The decisions taken at the end of the meeting are as follows:

- The minimum labor rates applied to construction sector are also applied to the shipbuilding sector, and since shipbuilding is a manufacturing work carried out in fixed workplaces, it is demanded to apply the minimum labor rate which is applied to fixed workplaces. An application will be made to SGK (Social Security Institution) by GISBİR related to this demand,
- Submitting a report to the ministry about subcontracting within a month about the solution of the problems in the subcontracting applications in the shipyards by working together with GISBİR, GESAD and Dok-Ship Labor Union,
- Establishing a commission that will consist of the representatives of GISBİR, GESAD, Dok-Ship Labor Union, GMO, Undersecretariat of Maritime Affairs, SGK and Ministry of Labor and Social Security which will finalize the definition of the real work in shipbuilding industry and determine which jobs can be given to subcontractors,
- As the occupational health and safety training provided to the workers are given by various organizations and institutions, there is no unity in the curriculums and this unity has to be ensured.

SHIP INDUSTRY

Karakol botu suya indirildi

Tuzla Dearsan Tersanesi'ndeki gemi indirme törenine; Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Eşref Uğur Yiğit, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Savunma Bakanı Vecdi Gönül ve tersane yetkilileri katıldı. Törende konuşan Başbakan Erdoğan, "19 Ocak 2005 tarihinde Savunma Sanayi İcra Komitesi'nde 16 adet yeni karakol botunun tedariki konusunda karar almıştık. 23 Ağustos 2007'de tedarikle ilgili sözleşme imzalandı ve Dearsan firmamız ile 16 botu 402 milyon Euro bedelle inşa noktasında anlaşmaya vardık. Aradan 2 yıl geçmeden ilk botun suya indiriliyor olması, hepimizin adına gerçekten gurur vesilesi. Türk gemi inşa sanayinde bir ilk yaşanmış ve bu botlar tamamen milli tasarım yoluyla gerçekleştirilmiştir. Yeni tip karakol botlarının ülkemizin önde gelen savunma sanayi kuruluşları Havelsan ve Aselsan tarafından geliştirilen komuta kontrol sistemiyle donatılmış olması da bizim için ayrı bir gururdur" diye konuştu. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin son yıllardaki yüksek teknoloji taleplerinin Türk şirketleri eliyle karşılandığını hatırlatan Erdoğan, "Yeni şirketler eliyle ortaya çıkan savunma sanayi ürünlerimiz, dünyanın her yerinde ilgiyle karşılanıyor. Körfez ve Uzakdoğu ülkelerinde ciddi bir cazibe oluşturulmuş. Türkiye, dünyada deniz altı üretebilen az sayıda ülke arasında yer alıyor. Şu anda 6 adet yeni denizaltı inşası için girişimlere başladık. Projeyi bir aşamaya getirdik. Kısa bir süre sonra bu projelere start veriyoruz" dedi. Konuşmanın ardından yeni tip karakol botu denize indirildi. Karakol botunun kurdelesini Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Eşref Uğur Yiğit'in eşi Pınar Yiğit kesti. Özel sektör tarafından yapılan ilk muharip bot olma özelliğini taşıyan gemi, 56,90 metre boyunda, 8,90 metre genişliğinde ve tam yükte 395 ton ağırlığında.

**Müsteşarlıktan iki ihale duyurusu**

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından iki ihale duyurusu yapıldı. **A Tipi Çok Amaçlı Tekne(Gemi) İnşa İhale Duyurusu** Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa Ve Tersaneler Genel Müdürlüğü tarafından iç sularda hizmet etmek amacıyla 8 adet A tipi çok amaçlı hizmet teknesi(gemisi) inşa etmek suretiyle 08 Nisan 2010 tarihli kamu ihale bülteninde ilana çıkmıştır. İhale 18 Mayıs 2010 tarihinde saat 15.00'te Denizcilik Müsteşarlığı Katip Çelebi toplantı salonunda gerçekleştirilecektir. **B Tipi Çok Amaçlı Tekne(Gemi) İnşa İhale Duyurusu** Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü tarafından iç sularda hizmet etmek amacıyla 1 adet B tipi çok amaçlı hizmet teknesi(gemisi) inşa etmek suretiyle 14.04.2010 tarihli kamu ihale bülteninde ilana çıkmıştır. İhale 25 Mayıs 2010 tarihinde saat 15.00'te Denizcilik Müsteşarlığı Katip Çelebi toplantı salonunda gerçekleştirilecektir. İhale dokümanları www.denizcilik.gov.tr adresinden incelenebilecek olup, ihaleye girecek olanların Denizcilik Müsteşarlığı Döner Sermaye İşletmesi Müdürlüğü'nün Halkbankası Necatibey Ankara Şubesi'ndeki 386 05000015 nolu hesabına yatıracakları 200 TL. karşılığında Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü'nden ihale dosyalarını alması zorunludur.

The patrol boat launched

Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan, Commander of Marine Corps Forces, Admiral Eşref Uğur, Minister of Transport Binali Yıldırım, Defense Minister Vecdi Gönül and shipyard officials attended to the ship launching ceremony made at Dearsan Shipyard, Tuzla. "We had taken a decision on the issue of procurement of 16 new patrol boats at the Defense Industry Executive Committee on August 23, 2005. The contract about the procurement was signed on August 23, 2007 and we came to an agreement with Dearsan Company for 16 boats for 402 Million Euros. In not more than two years, the launch of the first boat is a real proud for all of us. It is the first time in Turkish shipbuilding industry that those boats are all domestic design. The new type patrol boats are equipped with command and control systems developed by our country's leading institutions Aselsan and Havelsan-which is another source of pride" said Mr. Prime Minister at his speech at the ceremony. "In the past few years the high-tech requirements of Turkish Army are met by Turkish companies. A great interest has been built among The Gulf and Far Eastern countries towards us. Turkey is among the few countries that are able to build submarines in the world. We have new initiations for building six submarines, at present. We have brought the project to a certain point. We are going to give a start to those projects". After the speech the new type patrol boat was launched. The ribbon of the patrol boat was cut by Mrs. Pınar Yiğit, the wife of Commander Marine Corps Forces Admiral Eşref Uğur. The first boat which is built by a private enterprise is 56,90 meters long and 8,90 meters wide and weighs 395 tones at full load.

Two Calls for Tenders from the Undersecretariat

The Undersecretariat of Maritime Affairs announced two tenders **Type A Multipurpose Boat (Ship) Construction Tender Announcement**

General Directorate of Shipbuilding and Shipyards of the Undersecretariat of Maritime Affairs under Prime Ministry announced a tender on the public procurement bulletin dated 08 April 2010 for building of 8 type A multipurpose service boats (ship) to be used on internal waters. The tender will be held in Katip Çelebi Meeting Hall of Under Secretariat of Maritime Affairs at 15.00 pm on 18 April 2010.

Type B Multipurpose Boat (Ship) Construction Tender Announcement

General Directorate of Shipbuilding and Shipyards of the Undersecretariat of Maritime Affairs under Prime Ministry announced a tender on the public procurement bulletin dated 14.04.2010 for building of 1 type B multipurpose service boat (ship) to be used on internal waters. The tender will be held in Katip Çelebi Meeting Hall of Under Secretariat of Maritime Affairs at 15.00 pm on 25 May 2010.

Tender documents are available at www.denizcilik.gov.tr, and potential bidders are supposed to deposit 200 TL into the bank account numbered 386 05000015 in Necatibey Ankara Branch Office of Halk Bank of the Directorate of Working Capital affiliated with the Undersecretariat of Maritime Affairs to get the tender documents from General Directorate of Shipbuilding and Shipyards.

Hedefimiz ilk 10 içerisinde yer almak

Maltepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Kulübü tarafından düzenlenen Lojistik ve Ticaret Buluşması Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın katılımıyla gerçekleşti. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım "Ticaret ve lojistik bir birinden ayrılmayan, birisi olmadığı zaman diğeri de olmayan, et ve tırnak gibi ayrılmaz bir bütündür" dedi. Yıldırım şunları söyledi: "Taşımacılık ve lojistik kavramları iyi anlaşılmalı. Taşımacılık, lojistik kavramının içinde yüzde 30-40 oranında yer alan bir parça. Ama asıl önemli olan tedarik zinciridir. Tedarik zinciri dediğimiz zaman taşımacılıkla beraber depolanma, gümrüklenme gibi birçok hizmeti bir arada veren bir yapıdan bahsediyoruz. Ticareti geliştireceğiz. Küresel rekabeti sağlayacağız. Ülkemizin 2023 yılı için büyük hedefleri var. Yüklerimizin miktarının 1,5 milyar tona ulaşacağını düşünüyoruz. Toplam ticaretimizin 1,5 trilyon doların üzerine çıkacağını düşünüyoruz. Bütün bunları yapabilmek için iki konunun üzerine gidiyoruz. Bunlardan bir tanesi altyapıyı güçlendirmek. Bununla beraber üretim merkezleriyle entegrasyonu gerçekleştirmemiz gerekiyor. Son kullanıcıya giden noktaya kadar bütünleyici bir altyapının mevcut olması gerekiyor. Bir lojistik merkezi kurduğunuz zaman arkasında demiryolu, liman, üretim merkezi yoksa avantaj yerine olumsuzluğu da beraberinde getirmiş oluruz. Eskiden bunlara ihtiyacımız yoktu ama küresel rekabet artık çok kızıştı. Bilgi ve iletişim teknoloji gelişmelerinin sonunda dünya küresel bir köy haline geldi. Bu gelişmelerin sonucunda herkes ihracatçı, ithalatçı oldu. Bu nedenle bir yerlerden tasarruf etmemiz gerekiyor. Bu yarıştan kopmamak için zorunlu hale geldi ve bu nedenle lojistik klasik taşımacılığın önüne geçti. Bu şekilde organize olamayan ülkelerin, işletmelerin dünya pazarlarında yer alması mümkün değil. Türkiye çok ileri sıralarda değilse bile, son zamanlarda bunu fark eden ve bu yönde atılımları yapan bir ülke haline geldi".



Our goal is to be in top 10

Logistics and Trade Meeting organized by Maltepe University . International Trade and Logistics Club was realized with participation of Mr. Binali Yıldırım, Minister of Transport. Minister Yıldırım said "Trade and logistics are such concepts that either cannot exist without the other. They cannot be separated from each other". "The concepts of shipping and logistics should be well understood. Shipping occupies 30-40 per cent of the logistics. What is important is the supply chain. With supply chain, we refer to a structure which provides not only shipping but also many other services such as storing and clearance. We are going to develop trading. We are going to ensure global competition. Turkey has great objectives for year 2023. We supposed that our bulk amount will reach 1,5 billion tone then. We think that our total trade volume will exceed 1,5 trillion. For all these, we focus on two topics. One is about developing infrastructure. And we need to achieve integration with production centers. There should be an integrating infrastructure up to the point leading to the end user. If we happen to establish a logistic center without several facilities like railways, port and production center, we bring about disadvantages instead of advantages. We did not need them in the past, but now global competition is very tough. As a result of the information and communication technologies, the world has turned into a global village. As a result, everybody has become exporter and importer. Therefore, we need to save at one point. This has become obligatory not to be distracted from the race. For this, logistics took over classical carrying. Those countries and enterprises which are not organized in this way are not able to get a share in the world market. Turkey has realized this and taken certain steps to this end recently, though not on top of the list" Yıldırım said.

GMO'da Yeni Yönetim Göreve Başladı

Gemi Mühendisleri Odası'nın 42. Olağan Genel Kurulu'nun ardından seçim heyecanı yaşandı. GMO Genel Merkezi'nde yapılan seçimlere katılım yoğundu. Saat 17:00'de kapanan sandıkların ardından sayım başladı. Gece geç saatlere kadar süren sayımın ardından yeni yönetim kurulu belli oldu. Yönetim Kurulu tarafından yapılan ilk toplantıda da görev dağılımı yapıldı. Buna göre Gemi Mühendisleri Odası'nın yeni Yönetim Kurulu Başkanı Osman Kolay oldu. Diğer görevler ise şu şekilde dağıtıldı:

Oda Yönetim Kurulu

Hidayet Çetin – Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
İhsan Altun – Sekreter Üye
Ahmet Dursun Alkan - Sayman

Üyeler

Ali Can Takinacı
Bülent Çağlar
Elif Akal

The New Administration at GMO

The 42nd Ordinary General Assembly of the Chamber of Marine Engineers (GMO) witnessed the excitement of election. There was high participation in the elections organized at the Headquarters of GMO. The votes were counted after the vote boxes were closed at 17:00. The Board of Directors was chosen after the counting which continued till the late hours. The Board of Directors distributed the tasks at its first meeting. Osman Kolay was elected as the new chairman of the Chamber of Marine Engineers. Other tasks were distributed as follows:

Board of Directors of the Chamber

Hidayet Çetin – Vice Chairman of Board of Directors
İhsan Altun – Secretary Member
Ahmet Dursun Alkan - Treasurer

Members

Ali Can Takinacı
Bülent Çağlar
Elif Akal

SHIP INDUSTRY

Farkındalık Sempozyumu yapıldı

Deniz Trafik Operatörleri Derneği ve Bahçeşehir Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu Denizcilik Bölümleri işbirliği ile Türk Boğazları Durumsal Farkındalık Sempozyumu gerçekleştirildi. Bahçeşehir Üniversitesi Beşiktaş Kampüsü'nde gerçekleştirilen sempozyuma denizcilik sektöründen birçok temsilcinin yanı sıra Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Suat Hayri Aka, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, Bahçeşehir Üniversitesi Müttevelli Heyeti Başkanı ve IGUL Yönetim Kurulu Başkanı Enver Yücel, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, İstanbul Liman Başkanı Mustafa Azman katıldı. Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Suat Hayri Aka konuşmasında "Boğazlar çok önemli. Bizlere eşi bulunmaz imkânlar sunuyor. Nice savaşlar oldu, birçok anlaşma imzalandı. Ancak hiçbir anlaşmada can ve mal güvenliği ile ilgili madde bulunmadı. Burada bu konunun farkında olanlar konuşacak. Onlar tartışsınlar, biz de onların yolunu açalım" dedi. İngiltere, Kanada ve Hindistan'daki denizcilik kurallarının aynı olduğunu söyleyen Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu da, "Denizciler bir millettir. Ortak bir dilleri vardır. Bakanımız denizci, benden önceki müsteşarımız denizci, kadromuz da aynı şekilde denizci. Daha önceleri denizcilik müsteşarlığının kadrosunda denizci olan personel sayısı yüzde dört iken, bu gün bu sayı yüzde 27'dir. Bu bir takım oyunudur. Takımda forvete de ihtiyaç var, kaleciye de. 7 bölge 71 liman ile hizmet veriyoruz. Gemi inşa sanayimiz dünyada dördüncü sırada. Mega yatta ise ilk üç arasındayız. Yük elleçleme ve kruvaziyer turizmde önemli gelişmeler var. Denizcilik öğretimi veren okullarımızın sayısı ve niteliği arttı" şeklinde konuştu.

**Önemli Bir Proje Hayata Geçiyor**

Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü tarafından, İzmir ve civarında dağınık şekilde faaliyet gösteren tekne inşa, bakım onarım ve çekek yerleri ile yer sıkıntısı nedeniyle faaliyetlerini durdurmak zorunda kalan müteşebbislerin sorunlarının çözümüne yönelik çalışmalar sürüyor. Bu çalışmalar sonucunda, Aliğa İlçesi, Çaltıdere Köyü, Hacı Ahmet Koyu'ndaki 123 hektarlık alan "Tekne İmal ve Çekme Alanı" için uygun yerlerden biri olarak tespit edildi. Söz konusu alanın 2006 yılında imar planları ve ÇED'i onaylatılmış, S.S. Yat ve Tekne İmalatçıları Endüstrisi Toplu İşyeri Yapı Kooperatifi'ne tebliğ kapsamında ön izin verilmesi uygun bulunmuştu. Ancak geçen süre zarfında kiralama başta olmak üzere bazı sıkıntılar yaşanmış ve proje günümüze kadar hayata geçirilememişti. Projenin önemi nedeniyle Ulaştırma Bakanı başta olmak üzere, Denizcilik Müsteşarı ve Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü'nün katkıları sayesinde Maliye Bakanlığı ile toplantılar yapılarak söz konusu alanın kooperatife tahsis işlemi gerçekleştirildi. Böylece kooperatif bünyesinde dağınık halde faaliyetlerini sürdüren yaklaşık 50 firma, bundan sonra modern tesislerde faaliyetlerine devam edecekler. Projenin hayata geçirilmesi ile yaklaşık 3000 kişiye istihdam sağlanacak. Burada yıllık 60.000 ton üretim hedefleniyor.

**'Awareness' symposium was held**

Turkish Straits Situational Awareness Symposium was performed by cooperation of Sea Traffic Operators Association and the maritime departments of Bahçeşehir University Vocational Higher School. The symposium was held in Beşiktaş Campus of Bahçeşehir University with the participation of many representatives together with Assistant Advisor of Ministry of Transport Suat Hayri Aka, Undersecretary of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu, Chairman of Board of Trustees of Bahçeşehir University and Chairman of IGUL Enver Yücel, Undersecretariat of Maritime Affairs Istanbul Field Manager Cemalettin Şevli and Istanbul Port President Mustafa Azman. Assistant Advisor of Ministry of Transport Suat Hayri Aka said "The straits are very important. They give us unique opportunities. Many wars were made, many treaties were signed. However, none of the treaties contained a provision about safety of life and property. The ones who are aware of this issue will talk here. Let them discuss and let us pave the way for them". Undersecretary of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu stated that maritime codes are the same in England, Canada and India. "Mariners are a nation. They have a common language. Our minister is a mariner, my predecessor was a mariner, our staff is likewise. In the past, the mariner staff was 4% of the Undersecretariat of Maritime Affairs while today this figure is 27%. This is a team game. Everybody has a duty of great importance. We serve with 71 harbors in 7 regions. Our shipbuilding industry ranks 4th in the world and in top three in mega yachts. There are significant improvements at the cargo handling and cruise tourism. The number of the schools giving maritime education has increased" he said.

An Important Project Becomes Real

General Directorate of Shipbuilding and Shipyards, Undersecretariat of Maritime works on finding solution to the problems of entrepreneurs related to the boat construction, maintenance & repair and slipway places operated as too dispersed in and around İzmir city and of the entrepreneurs who had to cease their operations due to lack of proper place. As a result of these works, a 123-hectare land in Aliğa County, Çaltıdere Village, Hacı Ahmet Koyu has been designated as one of the most suitable place for "Shipbuilding and Slipway Area". The zoning plans and EIA report of this area were approved in 2006 and a preliminary permit was granted under the scope of communiqué to S.S. Yat ve Tekne İmalatçıları Endüstrisi Toplu İşyeri Yapı Kooperatifi (Cooperative). However during the period since then, there had been some problems in leasing and the project could not be realized till now. Due to the importance of the Project, the said area has been allocated to the Cooperative following the meetings with the Ministry of Finance thanks to the contributions of primarily the Minister of Transport and Undersecretariat and General Director of Shipbuilding and Shipyards. Nearly 50 companies operating in different locations will now continue their operations in modern facilities within the Cooperative. With this project, 3000 persons will be employed. The annual production aimed here is 60.000 tons.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği konuşuldu

Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytas başkanlığında yeni çıkan gemilerin teknik yönetmeliği ile ilgili Bodrum'da bir seminer verildi. Seminere, Denizcilik Müsteşarlığı İzmir Bölge Müdürü Hızırreis Deniz, GSK Başkanı Güven Duran, DTO Bodrum Şubesi Başkanı Gündüz Nalbantoğlu, DTO Marmaris Şubesi Başkanı Hasan Mengi, DTO Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arıkan, Güllük, Göcek ve Bodrum liman başkanları katıldı. Yoğun ilgi gösterilen seminerin konusu, yeni çıkan gemilerin teknik yönetmeliği ile ilgiliydi. Yönetmeliğin; sektöre ilave bir yaptırım getirmeden, can emniyetinden taviz vermeden bürokrasiyi en aza indirip, sektör için kolaylaştırıcı ve deniz ticaretini geliştirici, gelecek yıllara da cevap veren ve Türkiye'nin geneline hitap edecek şekilde hazırlandığı ifade edildi. Ayrıca seminerde uygulamalarda yaşanabilecek sorunlar için genel bir uygulama talimatının yayınlanacağını, ancak mevcut gemiler için ilave bir yaptırımın olmamasının çabası içinde oldukları belirtilerek bu yönetmeliğin amacının sektöre katkı sağlamak olduğu vurgulandı.



Technical Regulations were discussed

A seminar about technical regulations of the new ships was given in Bodrum under the leadership of Yaşar Duran Aytas, General Manager of Shipbuilding and Shipyards. The

seminar was attended by the Undersecretariat of Maritime Affairs İzmir Region Manager Hızırreis Deniz, Chairman of GSK Güven Duran, Chairman of DTO Bodrum Branch Gündüz Nalbantoğlu, Chairman of DTO Marmaris Branch Hasan Mengi, Chairman of DTO Fethiye Branch Şaban Arıkan, and Port authorities of Güllük, Göcek and Bodrum. The topic of the seminar was technical regulations for new ships. It is said that the regulations were made without new sanctions to the sector, without concessions for safety of life,

with the least bureaucracy so as to develop shipping, addressing all Turkish mariners, appealing to the future years also. Apart from that, it is also said at the seminar that a general implementation guidelines will be published to solve some problems which might be faced during the implementation. However it is said that they tried hard for eliminating additional sanctions for existing ships. It is also emphasized that the aim of the regulations is to contribute to the sector.

MEPC 60. Dönem Gemi Geri Dönüşüm Toplantısı

2000 yılında IMO önderliğinde gemi geri dönüşüm sektörünün küresel anlamda düzenlenmesi amacı ile başlatılan çalışmalar sonucunda taslak bir sözleşme oluşturulmuş ve 11-15 Mayıs 2009 tarihinde Hong Kong'da bu sözleşme imzaya açılarak nihai hale getirilmiştir. Ülkemizin de imzalamış olduğu sözleşmenin uygulamasını kolaylaştırıcı kılavuzların oluşturulması amacı ile MEPC bünyesinde yapılan çalışmalara Türkiye tarafından aktif katılım sağlandı. Bu doğrultuda gemi geri dönüşümle ilgili birçok konu başlığının ele alındığı ve MEPC 60. dönem toplantısı süresince devam eden Gemi Geri Dönüşümü Çalışma Grubu, 22-26 Mart tarihinde çalışmalarını Londra'ya yaptı. Gemi Söküm Çalışma Gurubu Toplantısı'na Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü koordinesinde Genel Müdür Yaşar Duran Aytas, IMO temsilcisi Ahmet Gücel, Çevre Orman Bakanlığı/Gemi İnşa Tersaneler Genel Müdürlüğü uzmanları ile gemi geri dönüşüm sektörü temsilcilerinden oluşan bir heyet katıldı. Çalışma gurubu, üzerinde çalışılması gereken kılavuzların kısa, pratik, kolay anlaşılır ve kullanıcı dostu olması için neler yapılacağı konularında çalışmalar yaptı. Türkiye, IMO'da yapılan bu çalışmalara, ayakları yere basan, en az bürokrasi ve dokümantasyonla uygulanabilen gemi geri dönüşüm kılavuzlarının oluşturulması gerektiğini vurgulayarak destek verdi.



MEPC 60th Session, Ship Recycling Meeting

As a result of the works initiated under the leadership of IMO in 2000 for the purpose of regulation of ship recycling sector universally, a draft convention was created and in May 11-15, 2009, this convention was submitted for signing

in Hong Kong and became finalized. Our country signed this convention too and provided active participation in the studies of MEPC (Marine Environmental Protection Committee) to create the guidelines for facilitating the implementation of the convention. The Working Group on Ship Recycling, which addresses many topics related to the recycling and continued during the 60th Session of MEPC, made its works in London between March 22nd and 26th. A committee consisting of General Director Yaşar Duran Aytas, IMO representative

Ahmet Gücel, specialists of General Directorate of Shipbuilding and Shipyards/ Undersecretariat of Maritime, Ministry of Transport, and representatives of ship recycling sector under the coordination of General Directorate of Shipbuilding and Shipyards, Undersecretariat of Maritime, Ministry of Transport, attended the Meeting of Working Group on Ship Dismantling. The working group worked on how to make the guidelines brief, practical, easily understandable and user-friendly. Turkey supported this work performed at IMO by emphasizing the need for realistic ship recycling guidelines that could be implemented with minimum bureaucracy and documentation.

SHIP INDUSTRY

Dünyanın ilk 'enerji gemisi' sefere çıkıyor

Karadeniz Holding'in başlattığı "Dostluk Enerjisi Projesi", Karadeniz Powership Doğan Bey adlı dünyanın ilk enerji gemisinin sefere çıkmasıyla start aldı. 144 MW gücündeki geminin ilk seferine uğurlanması nedeniyle Tuzla'daki Sedef Tersanesi'nde, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız ve Irak Elektrik Bakanı Kerim Vahid Hasan'ın da katıldığı bir tören düzenlendi. Törende konuşan Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız, projenin Arap dünyasıyla bir köprü olmanın ötesinde, enerji halindeki bir barış projesi olduğuna dikkat çekerek, "Türkiye, coğrafyası sayesinde bir barış elçisi görevi görmektedir. Bu, Türk müteşebbisin başarısıdır. İşçi ve mühendis kardeşlerimizin emeğiyle gerçekleştirilen bu enerji transferiyle Iraklı kardeşlerimizin refah seviyesinin yükselmesine katkıda bulunmayı hedefliyoruz" dedi. Karadeniz Holding Yönetim Kurulu Üyesi Doğan Karadeniz de, Irak'ın Basra Bölgesi'ndeki elektrik ihtiyacını karşılamak üzere inşa ettikleri iki gemiden biri olan Karadeniz Powership Doğan Bey'in yola çıkmakta olduğunu belirterek şöyle konuştu: "Dünyanın elektrik sıkıntısı çeken ve pahalı elektrikle boğuşan Orta Doğu, Afrika ve Asya dost ülkeleri için hayal ettiğimiz projemizin gerçeğe dönüşmesinden gurur duyuyoruz".

**İlk yüzer elektrik santralinde Jotun imzası**

Karadeniz Powership Company tarafından gerçekleştirilen Powership Projesi, kendisinden tahrikli, denizde seyredilebilen dünyadaki tek elektrik santrali olmasıyla bir ilke imza atıyor. Bu proje ile elektrik sıkıntısı çeken veya yüksek maliyetli yöntemlerle elektrik üreten ülkelere ucuz ve verimli bir enerji üretiminin sağlanması hedefleniyor. Projede yer alan toplam 800 megawatt gücündeki beş gemiden üçü Sedef Tersanesi'nde, ikisi ise Singapur'da inşa ediliyor. Sedef Tersanesi'nde inşa edilen Doğan Bey, Rauf Bey ve Kaya Bey gemilerinde boya tercihi ise Jotun Boya oldu. Enerji pazarında, elektrik enerjisi üreten barçların bulunduğunu belirten Karadeniz Enerji Proje Teknik Koordinatörü Ferhat Acuner, projeyi farklılaştıran noktanın, eski kuru yük gemilerinin modifiye edilerek kendi kendini götürebilen enerji santrallerine dönüştürülmesi olduğunu belirtti. Projenin hızlanarak devam edeceğini ekleyen Acuner, Powership olarak markalaşma çalışmalarını gerçekleştirdiklerini ifade etti. Karadeniz Enerji Genel Müdürü Uğur Soku, gemilerin beş yıl boyunca aynı limanda ve zorlu coğrafyalarda demirleyecek olmaları nedeniyle boya performansının büyük önem taşıdığını belirtti. Soku, boya sisteminden beklentilerinin ticari bir gemiye kıyasla daha yüksek olduğunu; zorlu hava şartlarına karşı yüksek koruma ve performans sağlayan, kaliteli bir boya kullanımının özellikle bu projede büyük önem taşıdığını altını çizdi ve bu nedenle de boya ihtiyaçlarını en yüksek seviyede karşılayacağına inandıkları için Jotun Boya'yı tercih ettiklerini belirtti.

Resimdekiler (soldan sağa): Ferhat Acuner (Kares Karadeniz Enerji-Proje Teknik Koordinatörü), Tunç Kazancıoğlu (Jotun Boya Deniz ve İhracat Müdürü), Hakan Özcan (Jotun Boya Deniz Satış Müdürü)

The first "energy ship" of the world sets sail

"Friendship Energy Project" which was initiated by Karadeniz Holding has started by the first voyage of the ship named Karadeniz Powership Doğan Bey, the first energy ship of the world. For this occasion of 144 MW-power ship, a ceremony was organized at "Sedef Shipyard" in Tuzla with the participation of Energy and Natural Resources Minister Mr. Taner Yıldız and Mr. Kerim Vahid Hasan, Electricity Minister of Iraq. Mr. Taner Yıldız gave a speech at the ceremony and emphasized that the project was a peace project beyond its being a bridge into the Arab world. Mr. Taner Yıldız also said, "Turkey has a role of an envoy of peace due to its geographical place. This is an achievement of the Turkish entrepreneurs. We aim to contribute our Iraqi brothers' level of prosperity to be higher with this project which was achieved with great struggles of our brother engineers and workers. Doğan Karadeniz, a board member of Karadeniz Holding stated that one of the two ships which would be built to cover the electricity need of Iraq Karadeniz Powership Doğan Bey was setting sail. "We are proud to be able to achieve such a project which will cover the energy needs of Middle East, Africa and Asia countries where people use expensive electricity" he said.

Jotun signature on the first floating power station

The Powership Project which was developed by Karadeniz Powership Company is the first power station of the world which is self propelled and able to sail on the sea. This project aims to supply affordable and efficient energy production for the countries with electricity shortage and/or who can only produce electricity by high-cost methods. The five ships of the project have 800 Mega Watts of energy. Three of those ships are being built at Sedef Shipyard (in Turkey) and the rest two are being built in Singapore. The choice of paint for the three ships - "Doğan Bey, Rauf Bey and Kaya Bey" which are being built at Sedef Shipyard - was Jotun Paint. Saying that there are some small energy boats in the energy market, Ferhat Acuner (Karadeniz Energy Project Technical Coordinator) stated that the aspect which makes this project different is the modification of old freighters into self propelled power stations. Mr. Acuner said that the project is going to continue and that they work on being a trademark as Powership. The General Manager of Karadeniz Energy Uğur Soku stated that the paint performance would have a great importance due to the fact that the ships will have to cast anchor and wait at the same place under hard climate and geographical conditions for about five years. Mr. Soku underlined that their expectance about the painting system is higher when compared to a trade ship as it is of a great importance to use a paint of good quality in this project to supply high levels of protection and performance under harsh weather conditions. Therefore Mr. Soku stated that they preferred Jotun Paint just because they believed that it would meet their need of paint at the highest level.



In the picture (from left to right): Ferhat Acuner (Kares Karadeniz Energy-Proje Technical Coordinator) Tunç Kazancıoğlu (Jotun Paint Maritime and Export Director), Hakan Ozan (Jotun Paint Maritime Sales Manager)

İdare-sektör işbirliği

Denizcilik Müsteşarlığı ve denizcilik sektörü temsilcileri denizcilik sektörünün öncelikleri ve çözüm önerilerini konuşmak üzere DTO'da bir araya geldiler. Toplantı, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu yönetiminde gerçekleşti. Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytas, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, Deniz Ticareti Genel Müdürü Mehdi Gönülalçak, TOBB Denizcilik Komisyonu Başkanı Erol Yücel, DTO Yönetim Kurulu Üyesi Şadan Kaptanoğlu başta olmak üzere birçok sektör temsilcisi ve bürokratin katıldığı toplantıda; denizcilik sektörünün öncelikleri ve çözüm önerileri konuşuldu. Toplantıda limanlar genel yönetmeliği taslağı, gemilerin teknik yönetmeliği taslağı, ihracat ithal transit yüklerin yabancı bayraklı gemilerle kabotajda taşınması, İstanbul'da hizmet veren çeşitli teknelerin barınma ve bağlama yeri ihtiyacı, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri teşkilatları hakkında yönetmelik taslağı, TUGS'a kayıtlı gemilerde yabancı uyruklu gemi adamlarının çalışma izin ve usullerinin kolaylaştırılması, alt işverenlik yönetmeliği, devlet kuruluşları tarafından yaptırılan ithal taşımacılar ve kruvaziyer turizmi başlıklarından oluşan toplantıda ayrıca sorunlar ve uygulamalarda çıkan aksaklıklar konuşuldu.



Beyaz Liste'deki durumumuzu koruyoruz

Türk bayraklı gemilerin liman devleti denetim ve durumuna ilişkin bilgilendirme toplantısı DTO meclis toplantı salonunda gerçekleşti. Toplantıda Gemi Denetim Dairesi Başkanı Nihat Asan bir konuşma yaptı. 2009 yılı Paris Memorandumu'nda tutulan gemilerin istatistikleri konusunda bilgi veren Asan, gemilerin en çok tutulduğu limanların İtalya sınırları içinde olduğunu kaydederek, bu ülkeyi İspanya ve Yunanistan'ın izlediğini kaydetti. Şu anda Beyaz Liste'deki durumumuzu koruduğumuzu vurgulayan Asan, "Denetim tutulma oranlarında 2009'da iyileşme görülüyor. 2010'un başında üç tutulma gerçekleşti. İşin ucunu kaçırmamız gerekiyor" şeklinde konuştu. En çok Türk Loydu'nun klasladığı gemilerin tutulduğunu söyleyen Asan, bunun nedeninin gemilerin en çok Türk Loydu tarafından klaslanmasından kaynaklandığını ifade etti. Gemi tutulmasında birçok hususun ISM bölgeleriyle ilgili olduğunu söyleyen Asan, gemi tipi bakımından en çok kuru yük gemilerinin tutulduğuna işaret etti. Yaşlı gemilerin bakımı ve işletilmesinin daha zor olduğunu hatırlatan Nihat Asan, bu nedenle en çok yaşlı gemilerin tutulduğunu vurguladı.



Administration & sector cooperation

Undersecretariat of Maritime Affairs and representatives of maritime sector met at DTO (Chamber of Shipping) to discuss priorities of the sector and probable solution proposals. The meeting was chaired by Mr. Hasan Naiboğlu,

Undersecretary of Maritime Affairs, Mr. Yaşar Duran Aytas, Director General of Shipbuilding and Shipyards, Mr. Cemalettin Şevli, Istanbul Regional Director of Undersecretariat of Maritime Affairs, Mr. Mehdi Gönülalçak, Director General of Maritime Trade, Mr. Erol Yücel, Chairman of TOBB Maritime Affairs Commission and Mr. Şadan Kaptanoğlu, Member of DTO Board, was among many representatives of sector and bureaucrats attending the meeting. At the meeting, the

priorities of the maritime sector and solution proposals were addressed including draft general regulations for ports, draft technical regulations for ships, carrying of export-import transit bulks in the coasting trade via ships with foreign flags, accommodation and mooring needs of several boats serving in Istanbul, draft regulations regarding pilotage and towage service organizations, facilitation of employing foreign seamen in ships registered with TUGS, regulations regarding subcontracting, import transport by state enterprises and cruise tourism. The challenges and obstacles faced during implementation were also discussed at the meeting.

We maintain our position at the white list

The updating meeting about port-state situation and supervision of Turkish-flag ships was made at the meeting hall of DTO. At the meeting, Chairman of Ship Supervision Office Nihat Asan made a speech. He gave information about the statistics of the ships which were detained during the 2009 Memorandum of Paris. "Ships are mostly detained in Italy, which is followed by Greece and Spain. We maintain our position at the white list today and there is improvement in detention rates in 2009. Three detention occurred at the beginning of 2010. This good performance should be maintained" said Mr. Asan. "Mostly the ships which were classed by Turkish Lloyd are detained and the reason for this situation is mainly because these ships are classed by Turkish Lloyd. ISM areas are also important for detentions and mostly the dry cargo ships are detained in terms of ship type". Mr. Asan reminded that maintenance and operation of old ships is harder and thus the old ships are detained most.

SHIP INDUSTRY

Excellence Queen denize indirildi

Yaşarsan Tersanesi'nde Altıntaş Tersanesi ve Mermercilik tarafından yapılan Excellence Queen isimli yolcu gemisi yapılan törenle denize indirildi. Hollandalılara yapılan gemi, Yalova ve Ünye Tersaneleri'nde inşa edilen 18 gemilik siparişlerin son gemisi. Tören sırasında konuşan Hollandalı iş adamı Altıntaş Tersanesi'nden çok memnun olduğunu ve ekonomik krizin bitmesi ile yeni siparişlerin inşaatında Altıntaş'a öncelik vereceğini açıkladı. Geminin özellikleri ise şöyle; boy 110 m., genişliği 11,384m., yüksekliği 3,15m., su çekimi 2 m., yolcu kapasitesi 182 kişi, sınıfı BV, sevk sistemi çift pervaneli kort nozullu.

**Excellence Queen was launched**

The cruise ship "Excellence Queen" which was built at Altıntaş Shipyard and Marble Works was launched with a ceremony at Yaşarsan Shipyard. The ship was built for a Netherland company. Excellence Queen was the last piece of 18-ship order which were built at Yalova and Ünye Shipyards. The Dutch businessman who spoke at the ceremony stated that he was happy with Altıntaş Shipyard and explained that they would give priority to Altıntaş for building of other ships after the economical crisis comes to an end. The ship is 110 meters long, 11,384 meters wide, 3,15 meters high with 2 meters draft, capacity of 182 people, class BV, and dispatch system of two propellers with court nozzles.

Denetmenlere Denizcilik Eğitimi

YÖK ve MEB'e bağlı Denizcilik Eğitim kurumlarındaki ve idaredeki denizcilik eğitimi ve belgelendirme faaliyetlerinin yürütülmesini izlemek ve değerlendirmek üzere görevlendirilecek tetkikçilerin eğitimi İzmit Kartepe-Greenpark Otel'de Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün evsahipliğinde gerçekleşti. Tetkikçi eğitiminin açılışında MEB-Denizcilik Eğitimi İzleme ve Değerlendirme Komitesi (DEİDK) Başkanı Cemalettin Şevli ve YÖK-DEİDK Başkanı Dr. Özkan Poyraz birer sunum yaptılar. Denizcilik eğitiminde çevrim-içi denetim sistemleri konusunda Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün çalışmalarını tanıtan Özkan Poyraz; eğitim kurumlarının kurs açma, yoklama takip, sınav gibi kurumsal işlemlerinin tümüyle "Gemi adamları Eğitim Bilgi Sistemi" ile bireysel olarak gemi adamlarının ise, "Gemi adamları Bilgi Sistemi" yazılımlarıyla otomasyona dönüştürüldüğünü, GOSS ve GASM-STCW yazılımlarıyla da, gerek STCW ve gerekse gemi adamları sınavlarının otomasyona taşındığını anlattı. Programlar üzerinden yapılan açıklamalarla tetkikçi adaylarına gerekli bilgiler aktarıldı. Eğitimde ayrıca, Deniz İşleri Dairesi Başkanı Cem Erdem; "Gemi adamları Mevzuatı", Şube Müdürü V. Bilal; "Kazan STCW Sözleşmesi Değişiklikleri, Türk Loydu Vakfı'ndan Zeynep Aydınoglu; "Toplam Kalite Yönetimi", İTÜ Denizcilik Fakültesi'nden Yrd. Doç. Dr. Cengiz Deniz; "STCW 78 Sözleşmesi Kapsamında Kalite Kavramı ve Kalite Standartları ile Kalite El Kitabı İçeriği, Kalite Politikası, Organizasyon Yapısı, Prosedürler", Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekan Yardımcısı Yrd. Doç. Dr. Selçuk Nas; "Baş Denetçi ve Denetçilerin Seçimi ve Görevleri ve Denetleme Usulleri ve Esasları", KTÜ Deniz Bilimleri Fakültesi'nden Prof. Dr. Muhammet Boran; "Denizcilik Eğitimi Denetim Faaliyetleri ve Raporlanması" konularında sunumlar yaptılar. Eğitim sonucunda düzenlenen törende katılımcılara sertifikaları dağıtıldı.

**Maritime Training for Supervisors**

The training sessions of the inspectors who will be assigned to evaluate and monitor the maritime education at the schools under the Council of Higher Education (YÖK) and Ministry of National Education (MEB) were held at the Kartaltepe-Greenpark Hotel, İzmit, hosted by Undersecretariat of Maritime Affairs, General Directorate of Maritime Transportation. At the opening of the Supervisor's Training, the chairman of MEB-Maritime Training Monitoring and Evaluation Committee (DEİDK) Cemalettin Şevli and the chairman of YÖK-DEİDK Dr. Özkan Poyraz made presentations. Özkan Poyraz introduced the works of General Directorate of Maritime Transport about online supervision systems at maritime training. Mr. Poyraz stated that the training institutions has turned into an automation with the course, absence tracking, examination, etc. institutional processes with the software of "Seamen Education Information System" and for seamen also "Seamen Information System" is used for the same kind of automation. It is stated that SCTW and Seamen Examinations are automated by the software of GOSS and GASM-STCW. The necessary information was given to the candidate Supervisors with explanations over the programs. During the training Chairman of Maritime Affairs Cem Erdem also made a presentation with the topic of "Laws and Regulations for Seamen". Deputy Department Manager Bilal Kazan made a presentation on "The Changes of STCW Contract"; Zeynep Aydınoglu from Turkish Lloyd on "Total Quality Management"; Asst. Prof. Dr. Cengiz Deniz from ITU Maritime Faculty on "Quality Concept within STCW 78 Contract and Quality Standards, Context of the Quality Booklet, Quality Policy, Structure of Organization and Procedures"; Asst. Prof. Dr. Selçuk Nas from Dokuz Eylül University, Asst. Dean of Faculty of Maritime on "The Tasks, Supervision Methods and Rules and Election of Chief Supervisor and Supervisors"; Prof. Dr. Muhammet Boran from KTU Faculty of Ocean Engineering on "Reporting and Supervision Activities of Maritime Education". The attendants were given their certificates with a ceremony at the end of the training sessions.

Sertifikalar Törenle Verildi

Milli Eğitim Bakanlığı Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü ile Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü arasında 20.08.2009 tarihinde imzalanan protokol çerçevesinde ve RMK MARINE ile Piri Reis Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi arasında imzalanan ek protokol kapsamında Piri Peis Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi'nin bünyesinde 29 Mart-09 Nisan 2010 tarihleri arasında ahşap yapım meslek kursu, gemi blok montaj meslek kursu, gemi boru işçiliği meslek kursu ve kaynakçılık meslek kursları yapıldı. Bu kursların sonunda sertifika almaya hak kazanan kursiyerler için Piri Reis Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi'nde bir sertifika töreni düzenlendi. Törene; Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytas, Tuzla Belediye Başkan Yardımcısı Mehmet Çeliker, Tuzla İlçe Milli Eğitim Müdürü M.Nazmi Yekrek, Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Osman Kolay, Tuzla Liman Başkanı Mehmet Emin Ayazoğlu, RMK Tersanesi Genel Müdür Vekili Can Öztürk, RMK Tersanesi Genel Müdür Yardımcısı Nuri Uygur, RMK Tersanesi İnsan Kaynakları Müdürü Ercan Dökümcü, Piri Reis Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi Müdürü Zeki Güleç ve kursiyerler katıldı. Sertifika almaya hak kazanan kursiyerlere sertifikaları törene katılan üst düzey yöneticiler tarafından dağıtıldı.



Certificate ceremony

Within the framework of the protocol signed on 20.08.2009 between the Ministry of National Education, General Directorate of Technical Education for Boys and the Undersecretariat of Maritime Affairs, General Directorate of Shipbuilding and Shipyards, and as a part of the supplementary protocol signed between RMK Marine and Pri Reis Maritime Anatolian Vocational High School, a wooden construction course, ship block assembly course, ship piping workmanship course and a welding course were organized between the dates of 29 March – 09 April 2010 at Pri Reis Maritime Anatolian Vocational High School. A certificate ceremony was held at Pri Reis Maritime Anatolian Vocational High School for trainees who were awarded with certificates at the end of these courses. At the ceremony; Yaşar Duran Aytas, the General Manager of Shipbuilding and Shipyard from the Undersecretariat of Maritime Affairs, Mehmet Çeliker, the Deputy Mayor of Tuzla, M. Nazmi Yekrek, the Tuzla District Director of National Education, Osman Kolay, the President of the Chamber of Marine Engineers, Mehmet Emin Ayazoğlu, the President of Tuzla Port, Can Öztürk, the RMK Shipyard Deputy General Manager, Nuri Uygur, the RMK Shipyard Assistant General Manager, Ercan Dökümcü – RMK Shipyard Human Resources Manager, Zeki Güleç, the Principal of Pri Reis Maritime Anatolian Vocational High School and trainees were present. The certificates of trainees were given by senior executives who attended to the ceremony.

Yeniden Boğaz Sularında

İDO tarafından 2008 yılında Haliç Tersanesi'nde bakıma alınan, denizcilik sektörünün efsane Genel Müdürü Ahmet Hulusi Yıldırım'ın adını taşıyan vapur; ailesi, çalışma arkadaşları ve sevenlerinin katıldığı özel törenle filoya katıldı. İstanbul'da modern yolculuk kültürü yerleştirme hedefiyle yatırımlarını sürdüren ve gemi yenileme çalışmalarında şimdiye kadar 5 milyon TL harcayan İDO, inşa ettiği iskeleleri ile sektörün efsane Genel Müdürü Merhum Ahmet Hulusi Yıldırım'ın adını taşıyan vapuru yeniden İstanbullularla buluşturdu. 2008'de İDO tarafından Haliç Tersanesi'nde bakıma alınan Ahmet Hulusi Yıldırım Vapur'u, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı Dr. Kadir Topbaş, İDO Genel Müdürü Ahmet Paksoy, Fatih Belediye Başkanı Mustafa Demir, Hulusi Yıldırım'ın ailesi, eski çalışma arkadaşları ve İDO çalışanlarının katıldığı törenle filoya katıldı. Törende, yeni inşa edilen Eminönü hattı iskeleleri Hezarfen Ahmet Çelebi ile Evliya Çelebi iskeleleri de hizmete alındı.



Again on Bosphorus

Under restoration at the Halic Shipyard by İDO (Istanbul Seabuses and Fast Ferries Inc.) since 2008, the boat which is named after Ahmet Hulusi Yıldırım, the legendary General Manager of the maritime sector, has joined the fleet with a private ceremony which was attended by his family, colleagues and friends. İDO continued to invest to make modern voyage culture permanent and laid out about TRY 5 million for the ship restoration to date. One more time, İDO brought together Istanbul people and the boat named after the late legendary General Manager Ahmet Hulusi Yıldırım and the piers it built. The boat Ahmet Hulusi Yıldırım which was taken under restoration in 2008 by İDO in Haliç Shipyard, joined to the fleet with a ceremony. Istanbul Metropolitan Mayor Dr. Kadir Topbaş, İDO general manager Ahmet Paksoy, Fatih Mayor Mustafa Demir, Hulusi Yıldırım's family, former colleagues, and İDO employees joined the ceremony. At the ceremony, the newly built Eminönü line piers Hezarfen Ahmet Çelebi and Evliya Çelebi were also put into service.

SHIP INDUSTRY

Odabaşı Ödülleri sahiplerini buldu

“Geleceğin Gemileri ve Yüzer Yapıları Tasarım 2010 Ödüllü Proje Yarışması”nın ödül töreni Titanic Business Hotel’de yapıldı. Ödül törenine Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa İnel, GESAD Yönetim Kurulu Başkanı Ziya Gökçalp, GESAD Genel Sekreteri Mustafa Ünar, Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tansel Timur, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ömer Gören, Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşa ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölüm Başkanı Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan, İTÜ Öğretim Üyesi

Doç. Dr. İsmail Hakkı Helvacıoğlu, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Doç. Dr. Yalçın Ünsan, Merhum Prof. Dr. Yücel Odabaşı’nın oğlu Yıldırım Odabaşı’nın yanı sıra öğretim üyeleri, GMO üyeleri ve öğrenciler katıldı. Törende konuşan Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, GMO’nun Prof. Dr. Yücel Odabaşı adına böyle bir yarışmayı düzenlediği için teşekkür ederek, yarışmada çok güzel neticelerin ortaya çıktığını söyledi. Naiboğlu, “Bu yarışmalara katılanlar çok, kazananlar az olur. Yarışmada derece alamayan öğrencilerimiz üzülmesinler. Bu yarışmalara katılmak gerçekten çok önemli. Jüri üyeleri çok zorlanmış olmalı. Çünkü projelerin hepsi derece girmeye layık. Ama kazanamayanlar da üzülmesinler. Bu yarışmaya katılmak bence de çok önemli” dedi.

“Babam gibi onlar da bizi gururlandıracak”

Birincilik ödülünü kazanan takıma ödülleri veren merhum Prof. Dr. Yücel Odabaşı’nın oğlu Yıldırım Odabaşı konuşmasını yaparken duygulu anlar yaşadı. Yarışma ödülleri babası adına verilmesinden dolayı GMO’ya teşekkür eden Yıldırım Odabaşı, “İnşallah gençlerimiz de babam gibi başarılı olacak ve onun gibi bizleri gururlandıracaklar” dedi.

Odabaşı Awards winners are announced

The award ceremony of “Ships and Floating Constructions of Future Project Competition for 2010” was held in the Titanic Business Hotel. The ceremony was attended by Undersecretary of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu, Shipbuilding and Shipyards General Manager Yaşar Duran Aytaş, Undersecretariat of Maritime Affairs Istanbul Region Manager Cemalettin Şevli, Dean of Faculty of Naval Architecture and Ocean Engineering of İTÜ Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, Chairman of Chamber of Shipping Metin Kalkavan, Chairman of Turkish Lloyd Mustafa

İnel, Chairman of GESAD Ziya Gökçalp, Secretary General of GESAD Mustafa Ünar, Chairman of Chamber of Marine Engineers Tansel Timur, and Faculty Member of Faculty of Naval Architecture and Ocean Engineering of İTÜ Prof. Dr. Ömer Gören, Chair of the Naval Architecture and Marine Engineering of YTÜ Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan,



Faculty Member of İTÜ Assoc. Prof. Dr. İsmail Hakkı Helvacıoğlu, Faculty Member of İTÜ, Faculty of Shipbuilding and Marine Sciences Assoc. Prof. Dr. Yalçın Ünsan, Late Prof. Dr. Yücel Odabaşı’s son Yıldırım Odabaşı and academic members from universities and the students. The Undersecretary of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu gave a speech at the ceremony and stated that the consequences of that organization was very good and he thanked to GMO for arranging such a contest in

the name of Prof. Dr. Yücel Odabaşı. “In such competitions, there are many people to enter into the competition but few of them would win the prize. Our students those who could not get any prize should not feel bad. Just entering this kind of competition itself is very important. The jury must have had hard time since all of the projects were worth winning. It is important enough to participate in this competition” said Naiboğlu.

“Like my father, they will make us proud, too”

team that was awarded the first prize in the competition, Yıldırım Odabaşı, son of the later Prof. Dr. Yücel Odabaşı, experienced sentimental moments. Thanking the Chamber of marine Engineers for naming the awards after his father, Yıldırım Odabaşı said, “I hope that our young people will succeed and make us proud, just like my father”.



Dereceye giren projeler ve öğrencilerin isimleri şöyle:**Birincilik ödülü**

Proje Adı: Boğazın Nazar Boncukları
Takım Kaptanı: Yağız Paralı
Hüseyin Karabacak
Hasan Kayar

İkincilik Ödülü:

Proje Adı: Deniz
Kaplumbağası
Doğuhan Hazar Cengiz

Üçüncülük Ödülü:

Proje Adı: Yenilikçi Takip
Sisteminin Gemilere
Uygulanması
Takım Kaptanı: Başak Ülker
Hacı Bayram Baygeldi
Onur Umut Dokgöz
Ali Evren Yel

Jüri Özel Ödülü

Proje Adı: "Çaka Bey"
Proje Başvuru İsmi: Ufak Yapı Sualtı Taarruz Aracı
Takım Kaptanı: Oral Pişkin
Gökhan Topçu
Hüseyin Karabacak

Yarışmanın ödülleri Türk Loydu tarafından, Prof. Dr. Yücel Odabaşı adına verildi. Bundan sonra yarışma her sene, 9 Kasım 2009'da kaybettiğimiz dünyaca tanınmış bilim adamı Prof. Dr. Yücel Odabaşı adına düzenlenecek.

Yarışmanın amacı; geleceğin gemileri ve yüzer yapıları konusunda yaratıcı fikirlerin ortaya çıkmasını sağlayarak denizcilik sektörünün ve toplumun gelişmesine katkıda bulunmak. Yarışmaya lisans ve/veya yüksek lisans öğrencileri katıldı. Katılan projeler, üniversite öğretim üyeleri ve endüstriden belirlenen bir jüri tarafından değerlendirildi.

Yarışmada birincilik, ikincilik ve üçüncülük ödüllerinin yanı sıra bir de jüri özel ödülü verildi. Jüri tarafından değerlendirilen projelerde, dereceye giren takımlar değişik miktarda para ödülü kazandılar.

Ödül Kazanan Projeler**Birinci Proje: Boğaz'ın Nazar Boncukları**

"Boğazın Nazar Boncukları" projesi, enerji sıkıntısının ve küresel ısınmanın gündemde olduğu dünyamızda alternatif

The awarded projects and the names of the winners are as follows:**First Prize**

Name of the project: The Evil Eye
Beads of the Bosphorus
Team captain: Yağız Paralı
Hüseyin Karabacak
Hasan Kayar

Second Prize:

Name of the Project: Sea Turtle
Doğuhan Hazar Cengiz

Third Prize:

Name of the Project: Application of
Innovative Tracing System to the
Ships
Team Captain: Başak Ülker
Hacı Bayram Baygeldi
Onur Umut Dokgöz
Ali Evren Yel

**Jury's Special Award:**

Name of the Project: "Çaka Bey"
Name of the Project Application Name: Small Underwater
Attack Vehicle
Team Captain: Oral Pişkin
Gokhan Topçu
Hüseyin Karabacak

The prizes of the competition were given by Turkish Lloyd

on behalf of Prof. Dr. Yücel Odabaşı. The competition will be held every year in the name of great scientist, world-famous Prof. Dr. Yücel Odabaşı who passed away on November 9, 2009. The aim of the competition is to help new ideas arise about the ships and floating structures of the future so as to contribute in development of maritime sector and the society. Graduate and/or undergraduate students participated in the competition. The projects were evaluated by the academic members of the universities and a jury from the industry. A jury's special prize was given alongside the first, second and third prizes. The winning project teams were awarded with various amounts of money.

**Award-winning projects****The First Project: Evil Eye Beads of the Bosphorus**

The projects "Evil Eye Beads of the Bosphorus" points out to the generation of alternative energy in our world, where energy shortage and global heating is on the agenda. The project is based on the idea of generating energy benefitting from the Bosphorus flow through floating facilities placed

SHIP INDUSTRY

enerji üretimine dikkat çekiyor. Proje temel olarak İstanbul Boğazi kıyılarında yerleştirilmiş yüzer tesisler ile Boğaz akıntısından yararlanarak enerji üretimi fikrine dayanıyor. Tesislerin su üstü kısmı ise boğaz dokusuna uygun müze, restoran gibi turistik amaçlarla kullanılabilir yapılar olacak.

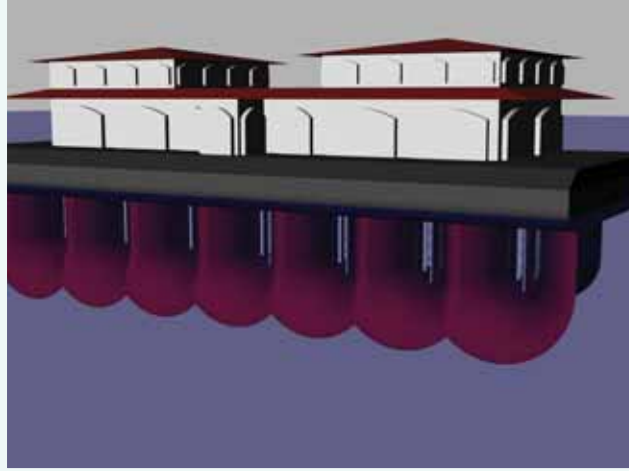
Proje, akıntıdan enerji üretimi konusunda bir dizi yenilik içeriyor. Her bir tesis su altı kesiminde yedi adet türbin grubuna sahip. Türbin gruplarının etrafında ise akım hızlandırıcı nozullar var. Proje ekibinin yaptığı hesaplamalara göre, bu sistem sayesinde türbinlere gelen akımın hızı tesisin bulunduğu ortamdaki akıntı hızının 2,5 katına kadar çıkıyor. Bu durum türbinlerden elde edilen enerjide çok büyük bir artış sağlıyor. Akımın nozul içinden geçme zorunluluğu ise, arka arkaya iki sıra halinde türbin yerleşimini, verimde büyük kayıplar olmaksızın mümkün kılıyor.

Sistemde kullanılan dikey eksenli türbinler ise üretim ve bakım kolaylığı ile projenin maliyeti ve işlevselliği üzerinde oldukça olumlu etkiye sahip. Gerek enerji üretimi gerekse turistik değeri ile "Boğazın Nazar Boncukları" İstanbul Boğazi'nin yanı sıra büyük akarsuların üzerine kurulmuş diğer yerleşimler içinde uygulanabilir nitelikte. Projenin tasarımı yapan ekip ise; takım lideri Yağız Paralı, Hasan Kayar ve Hüseyin Karabacak'tan oluşmaktadır.

İkinci Proje: Deniz Kaplumbağası

Deniz kirliliği, nesli tükenme noktasındaki deniz kaplumbağalarının olumsuz olarak etkileyen önemli bir etkidir. Dünyada yaşayan sekiz deniz kaplumbağası türü vardır. Bu türlerden üçünün sadece

Akdeniz'de yaşadığı belirlenmiştir. Özellikle plastik maddeler, Caretta Caretta türü deniz kaplumbağası tarafından besin (denizanası) zannedilerek yenilmekte ve ölümlerine neden olabilmektedir. Ülkemiz sahillerinde, plastik kirliliği yoğun olarak görülmektedir. Bu nedenlerle çevreci tekne projesine, "Deniz Kaplumbağası" adı verilmiştir. Sanayi, deniz taşımacılığı, şehirleşme, turizm atıklarının denize ulaşması her geçen gün denizlerimizin daha hızlı kirlenmesine neden olmaktadır. Bu kirliliğin büyük bir kısmını, yağmur ve dere sularının denize bıraktığı yerleşim yerleri atıkları oluşturmaktadır. Mevcut deniz temizleme araçlarından yola çıkılarak tamamen çevre dostu, daha hızlı süpürmeye imkân sağlayan tekneler yaparak, bu kirliliğin önüne geçmek projenin amacıdır.



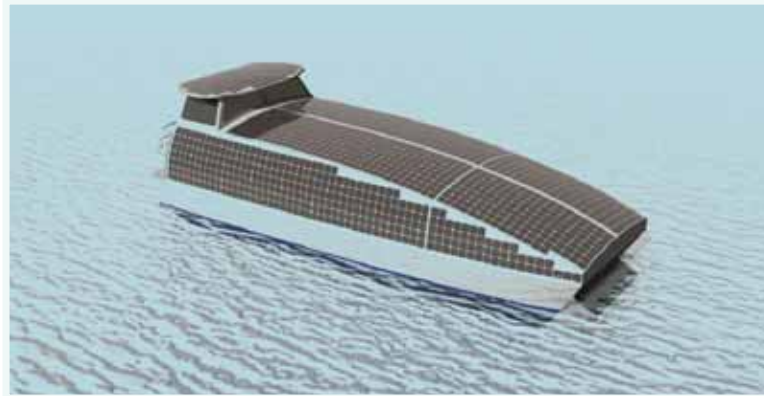
on the shores of Istanbul Strait. The part of the facilities above the water, on the other hand, features structures that can be used for tourism purposes, such as museums and restaurants that fit in with the texture of the Bosphorus. The project contains

a series of innovations about generating energy from the flow. Each facility has seven turbine groups in the underwater section. There are flow-accelerating nozzles around the turbine groups. According to the calculations of the project team, the rate of the flow received by the system is multiplied by 2.5 times as compared to the rate in the turbine environments by means of this system. This provides a great increase in the energy obtained from the turbines. The necessity of the flow to pass through the nozzle, on the other hand, makes it possible to place turbines in two successive

rows without considerable losses in efficiency. The perpendicular-axis turbines used in the system, on the other hand, have a quite positive impact on the cost and functionality of the project with ease of manufacture and maintenance. The "vil Eye Beads of the Bosphorus" has a feasible nature in Istanbul Strait as well as other settlements near large rivers with both its energy generation and tourism value. The team designing the project, on the other hand, consists of the team leader, Yağız Paralı, Hasan Kayar and Hüseyin Karabacak.

The Second Project: The Sea Turtle

Sea pollution is the most important factor with a negative impact on the sea turtles on the verge of extinction. There are eight species of sea turtles living on Earth. It has been found that only three of these species breed in the Mediterranean. Especially plastic materials may be ingested by the sea turtle species, Caretta Caretta, confusing them with food (jellyfish) and may cause their death. On the shores of our country, plastic pollution is observed intensely. Therefore, the environmental boat project is named "the Sea Turtle".



The industry, naval transportation, urbanization, access of the tourism wastes to the seas result in our seas to get more and more polluted every day. A large portion of this waste consists of the settlement wastes left by the rain and streams to the sea. The aim of this project is to prevent such pollution by making totally environment-friendly boats which enable faster sweeping based on the existing sea cleaning vehicles.



Bu projeye, deniz kirliliđi sorununa karbondioksit salınımı yapmadan, yenilenebilir kaynaklar kullanarak nasıl bir sistem geliřtirilebileceđi dűřünűlműř, mevcut gűneř enerjili tekneler iřıđında, yenilenebilir kaynak olan gűneř enerjisinin gemicilik sektűrűne nasıl uygulanabileceđi somutlařtırılmıřtır. Projenin hayata geçirilmesiyle sađlanacak faydalar řunlardır: ile çalıřacađından, atmosfere karbondioksit salınımı yapılmayacaktır. Deniz

kenarlarında ve gűllerde su yűzeyinde bulunan atıklar toplanacaktır. Deniz atıklarını besin zannederek yiyen deniz kaplumbađalarının ۆlűmleri azalacaktır. İmkanlar iřıđında tekneler, denizlerden ve gűllerden veriler alarak ۆlçűmler yapacaktır. Bu çalıřma, Dođuhan Hazar Cengiz tarafından tek bařına hazırlanmıřtır.

űcűncű Proje: Yenilikçi Takip Sisteminin Gemilerde Uygulanması

Çađımızda bir malın zarar gűrmeden nakliyesi, malın kalitesi ve fiyatı kadar ۆnemli bir etken olmuřtur. Malı hasarsız, en kısa sűrede ve minimum maliyetle ۆretim noktasından pazarlara tařıyabilmek, rekabet gűcűnűn ۆnemli bir parçası olmuřtur. Bu durum tařınacak mesafenin arttıđı ve tařıma imkanlarının çeřitlendiđi dıř ticarete daha ۆnemli bir boyut kazanmaktadır. Konteyner tařımacılıđının avantajları yűk elleçleme iřlemini daha kısa zamanda, daha az maliyetle, yűkűn dıř etkenlerden korunmasını sađlamak olmalıdır. Yenilikçi Takip Sisteminin Gemilerde

Uygulanması (YTSGU) denizcilik sektűrűndeki teknolojik eksiklerden bazılarını gidermeyi amaçlamaktadır. Gemicilik sektűrűnde otomasyon kullanımı gűnűműzde yeterli seviyede deđildir. Bu durum insan kaynaklı hataların artmasına yol açmaktadır. Otomasyon sistemlerine sahip olmayan gemiler, sahip olanlara oranla oldukça verimsizdirler. Bugűn teknolojinin ileri seviyede olması gemicilikte otomasyonun daha ileriye tařınması fikrini ele almamıza neden olmuřtur. YTSGU'nun elleçleme hızını arttırmasıyla limanda daha kısa sűrelerde bekleyen gemiler hızla sefere ۆıkacaktır. Bu da, limana



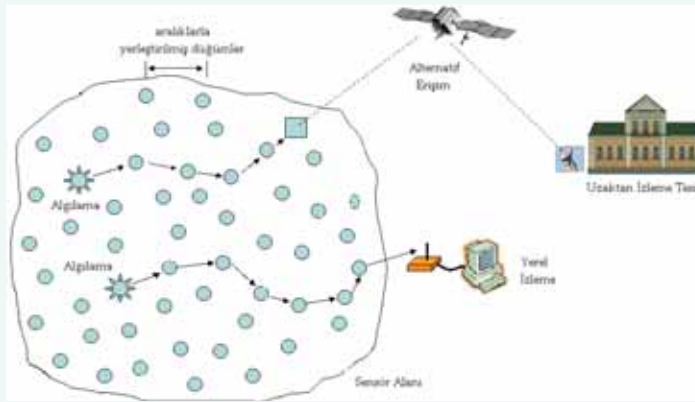
This project considers the type of system for sea pollution problem to be developed using renewable resources without causing the release of carbon dioxide and the solar energy, a renewable resource, was solidly implemented in the shipbuilding sector in the light of the existing boats operated on solar energy. The benefits of the implementation of the project are as follows: No carbon dioxide release to the atmosphere as it will operate on solar energy. The

wastes on water surface at seaside and lakes will be collected. Less sea turtles die because of ingesting sea wastes thinking they're food. The boats will gather data from the seas and lakes and make measurements as allowed by the existing means. This work was prepared by Doğuhan Hazar Cengiz alone.

The Third Project: Application of Innovative Tracing System to the Ships

In our time, transportation of the good without any damage is a factor that is as important as the quality and price of the good. Being able to transport the good in an undamaged manner in the shortest period and with minimum cost is an important part of the competitive power. This has even a more important dimension in foreign trade, in which the distance to transport increases and transportation means are diversified. The advantages of container transportation should be ensuring that the cargo handling takes less time and less cost and that the cargo is protected from external

factors. Application of Innovative Tracing System to the Ships (YTSGU) aims to make up for some of the technological shortages in the maritime sector. At present, use of automation is not on a sufficient level in the maritime sector. This causes increased human mistakes. The ships without the automation systems are quite ineffective as compared to those with them. The fact that technology is advanced today has caused us to address the idea of advancing automation even further. YTSGU accelerates handling, which enables the ships anchored at the port to depart faster, which, in turn, enhances the revenues of the port as the number of ships anchoring to the port will increase. YTSGU is



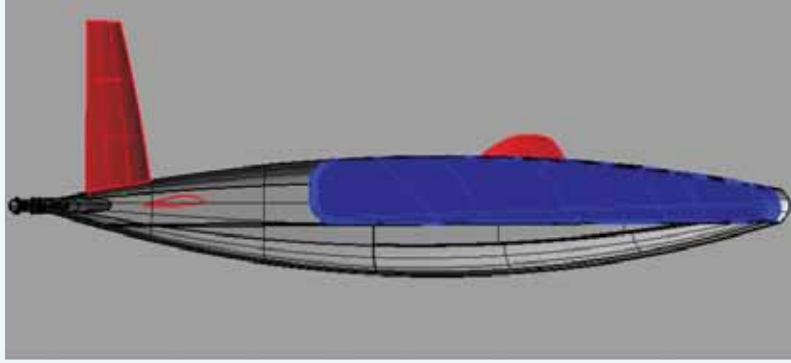
SHIP INDUSTRY

demir atan gemi sayısını artırdığı için limanın kazancını artıracaktır. Var olan problemlerin çözümü için YTSGU, maliyet avantajının da yardımıyla takip sistemlerinin yaygınlaşmasını sağlayacak devrim niteliğinde bir sistemdir. Endüstride kullanılmaya başlanmış, kendisini kanıtlamış düğümler konteyner taşımacılığını global ekonomik krizden sonra yine popüler hale getirecektir. Esnek kullanım imkanı sunduğu için personel takibinde ve gümrük uygulamalarında da rahatlıkla kullanılabilir. Bu proje, Takım Kaptanı Başak Ülker, Hacı Bayram Baygeldi, Onur Umut Dokgöz ve Ali Evren Yel tarafından hazırlanmıştır.



Jüri Özel Ödülü: Ufak Yapılı Sualtı ve Üstü Taarruz Aracı "Çaka Bey"

Çaka Bey Projesi, Tasarım 2010 Proje Yarışması kapsamında, Savunma Teknolojileri Deniz Uygulamaları alanında, kıyıya yakın sularda harekât icra edebilecek yetenekte milli bir mini denizaltı tasarımını içermektedir. Bu bağlamda yüksek manevra kabiliyetine sahip tahrip gücü yüksek ve su üstünde kanatlar vasıtasıyla yüze yakınlık etkisiyle uçabilen, su altında ise süper kavitasyonel sevk sistemi ile hareketi sağlanan bir sualtı ve su üstü taarruz aracının tasarımı amaçlanmaktadır. Aracın ön plana çıkan temel özellikleri içerisinde yüksek sürati ve operasyon bölgesinde radar tarafından tanımlanmasının zor olması yer almaktadır. "Peki, yüksek sürat sağlanması sadece motor gücü ile mi sağlanacak?" diye düşünülebilir ki, bu bir mühendis için karşısına çıkması gereken ilk sorudur. Bu sorunun temelinde aracın verimliliğinin sorgulanması nedeni yatmaktadır. Çaka Bey'in yüksek hızlarda hem sualtında, hem de su üstünde sevkini sağlanması konvansiyonel gemi ve denizaltı sevklerinden farklı sistemlerle sağlanmaktadır ki yakıt verimi açısından bunun oldukça gerekli olduğu düşünülmüştür. Aracın su üstünde yüzeye oldukça yakın olarak ground effect (yüzey etkisi) ile uçuş yeteneğine sahip olması ve su altında ise mühendisliğin temel sorunlarından kavitasyondan fayda sağlayarak ilerlemesi yüksek hızlarda verimli bir sevk integrasyonunu sağlamaktadır. Bu proje Takım Kaptanı Oral Pişkin, Gökhan Topçu ve Hüseyin Karabacak tarafından hazırlanmıştır.



Editorün Notu: Gemi Sanayi dergimizin önümüzdeki sayısında yarışmaya katılan diğer projeler de yayımlanacaktır.

a system with a revolutionary nature for the solution of the existing problems, which will ensure the tracing systems to become more extensive with the help of the cost advantage as well. The proven nodes that are already being used in the industry will make the container transportation popular again after the global economic crisis. It can easily be used to trace the staff and for customs practices as well as it offers an

opportunity for flexible use. This project was prepared by Başak Ülker, the Team Leader, Hacı Bayram Baygeldi, Onur Umut Dokgöz and Ali Evren Yel.

Special Jury Award: Small Underwater and Water Assault Vehicle "Çaka Bey"

Çaka Bey Project includes a national mini-submarine design capable of operations in near waters in the field of Defense Technologies Marine Practices within the scope of Design 2010 Project Competition. Within this scope, the design of an assault vehicle on and under the water with high maneuverability and high destructive power, which can fly on water due to the near water effect through the wings and which can move on water through the super cavitational dispatch system. The outstanding features of the vehicle, on the other hand, are high speed and difficult detection by radar in the operational zone. It may be thought, "So will the high speed be only generated by engine power?", which is the first question to be dealt by an engineer. Questioning the efficiency underlies this question. Dispatch at high levels is ensured by systems that are different from the conventional ship and submarine dispatches, which is considered as necessary for fuel efficiency. The fact that the vehicle is capable of flying through ground effect near the surface and that it advances benefiting from the cavitations, one of the basic problems of engineering, results in efficient dispatch at high speed. This project was created by Team Leader, Oral Pişkin, Gökhan Topçu and Hüseyin Karabacak.

Note from the Editor: The next issue of our Gemi Sanayi magazine will also publish other projects that participated in the competition.

Hasan Naiboğlu: Denizcilik Müsteşarı

İş Aleminde Durmak Ölmek Demektir

Gemi sanayimiz çok ciddi bir yükselişin ardından yaşanan krizle birlikte zor bir döneme girdi. Öncelikle kısaca dünden bugüne gemi sanayimizi değerlendirebilir misiniz?

Türkiye'deki gemi inşa sanayinin gelişimine bakarsak; Türkler Anadolu'yu yurt edinmeleriyle birlikte denizcilğe ve gemi inşa sanayine yönelmişlerdir. Türkler Orta Asya'dan Anadolu'ya geldikten sonra denizcilikle ilgilenmeye başlamışlardır. Gerek Selçuklu, gerekse Osmanlı döneminde bu gelişmeler yaşanmış ve hatta oradan bir üniversite de doğmuştur. İstanbul'un fethiyle birlikte Tersane-i Amire kurulmuş, oradan da üniversitenin temelleri atılmıştır. Bu üniversite, tersaneye ve donanmaya elaman yetiştirmek için kurulmuştur. Diğer branşlarda olduğu gibi gemi sanayinde de 1950'lere gelindiğinde Türkiye'de arabalı vapur yapılabilir mi

“İş aleminde durmak, ölmek demektir” diyen Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, sanayicilerimizin bunun farkında olarak eğitime, altyapıya önem verdiklerini ve araştırarak geliştiklerini vurguluyor. Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu ile dünden bugüne gemi sanayimizi ve son gelişmeleri konuştuk.



If you stop you die in business world

Hasan Naiboğlu: Undersecretary of Maritime

“If you stop you die in business world” says Hasan Naiboğlu, the Undersecretary of Maritime. He emphasizes that our industrialists, being aware of this fact, give importance to education, infrastructure and research and development. We talked about our ship industry and recent developments with the Undersecretary Hasan Naiboğlu.

Our ship industry, after a significant rise, has experienced a difficult period with the current crisis. Can you first evaluate the situation of our ship industry from past to present?

If we look at the development of shipbuilding sector in Turkey; Turks have turned to maritime and shipbuilding after they settled in Anatolia. They started dealing with maritime after they moved from Asia to Anatolia. It was developed in both Seljuk and Ottoman era and even a university was established. Upon conquer of Istanbul, the Tersane-i Amire (Haliç Shipyard) was built and after that the foundation of a university was laid out. This university was established to educate personnel for shipyard and navy. As it was in other branches, Turkey started to discuss whether a ferryboat could be built or not in shipbuilding in 1950s. At those days, there was a state controlled maritime. Public shipyards and navy shipyards as well as shipping were under the control of government. This means when the private sector was weak, the public sector led the maritime sector. The first decision to move the shipbuilding industry and private sector shipyards to Tuzla was first taken in 1969. There were small shipyards at Haliç, Söğütözü, Balat and Bosphorus. However, these shipyards could only have been moved to Tuzla after 1980. After that process, the private sector started to grow. The government was not involved in shipping, sea transport and shipbuilding industry as a state policy and the



yapılamaz mı konuları tartışılmaya başlanmıştı. O günlerde devlet kontrollü bir denizcilik anlayışı vardı. Devlet tersaneleri ve deniz kuvvetleri tersanelerinin yanı sıra taşımacılıkta da Deniz Nakliyat devletin kontrolündeydi. Yani özel sektör zayıfken, kamu denizcilik sektörüne öncülük etmiştir. Gemi inşa sanayinin ve özel sektör tersanelerinin Tuzla'ya taşınması için ilk olarak 1969 yılında karar alınmıştı. O zamanlar Haliç, Sütluçe, Balat ve Boğaz'da küçük küçük tersaneler vardı. Ancak bu tersanelerin Tuzla'ya taşınması 1980'den sonra gerçekleşti. Bu süreçten sonra özel sektörün gelişimi başladı. Devlet; denizcilikten, taşımacılıktan, gemi inşa sanayinden devlet politikası olarak vazgeçti ve özel sektörü ön plana çıkarma gayreti içine girdi. Böylece özel sektör gelişti ve sonunda da kendini ispat etti.

Hem kriz sürecini, hem de gemi sanayicilerimizin geldikleri noktayı değerlendirir misiniz?

2008'de bir kriz yaşadık ve küt diye duvara tosladık. Krize kadar denizcilikte önde gelen geleneksel ülkelerden siparişler alınıyor ve bu ülkelere gemiler yapılıyordu. Hatta gemi inşa sanayimiz sipariş adeti olarak dünya dördüncülüğüne kadar yükselmişti. Tonaj olarak ise, ilk onun içine girmiştik. Bunun yanı sıra 12 bin DWT'a kadar kimyasal tanker yapımında birinci sıraya yerleşmiştik. İddia ediyorum geçmişte ne devlet tarafından, ne de özel sektör tarafından Avrupa'ya dünya kalitesinde gemiler yapacağımızı kimse öngörmemişti. Bu gelişmelerle birlikte tersanelerin bulunduğu bölgelerde yan sanayi de ciddi bir gelişme gösterdi. Aslında Tuzla'daki yan sanayimiz kendiliğinden gelişti. İlk başlarda gemi inşa sanayicilerimiz, "her şeyi tersanede yapalım" diye düşünüyordu. Daha sonra ise, "özellikle bazı işleri tersanede yapmamıza gerek yok" demeye başladılar. Sonra bu işleri zaten tersanede yapanlar ve bazı girişimcilerimiz "bunları dışarıda üretebiliriz" diyerek dükkan veya atölyeler kurmaya başladılar. Emek yoğun bir yatırım olan gemi inşa sanayimiz birçok sanayi koluna iş vermeye başladı. İskele babaları, lumbuzlar, contalar, kapılar, elektrik teçhizatı gibi birçok ürünü üreten bir sürü yan sanayi kolu ortaya çıktı. Yan sanayimiz gelişirken, çok önemli ve marka haline gelen firmalarımız da oluştu. Üretim yapan firmalarımızın yanı sıra servis veren önemli firmalarımız da kuruldu. Aslında bütün bunlar Türk insanının ne kadar zeki ve müteşebbis olduğunu gösteriyor. Bu aslında tabiatın bir kanunudur. Bir boşluk vardı ve arkadaşlarımız bu boşlukları doldurdular. Bir süre sonra da gemi sanayicisi arkadaşlarımız bir araya gelerek GESAD'ı kurdular. He zaman örgütlü güç ve beraber hareket etmek iyidir.

tried to improve the private sector. This way the private sector was developed and finally proved itself.

Could you please evaluate the status of the crisis and our ship industrialists?

We had a crisis in 2008 and suddenly hit the wall. Till the crisis, we had been taking orders from leading traditional countries and building ships for those countries. Even our shipbuilding industry was the 4th in the world in terms of the numbers of orders. As tonnage, we were in top ten. Besides, we were the 1st in building of chemical tanker. I assert that in the past, no one could have anticipated that neither public nor private sector could have built world class ships to Europe. With these developments, the supply industry also developed at the regions where the shipyards were located. Actually, our supply industry in Tuzla has developed by itself. At first our shipbuilding industrialists were thinking like "let's built everything at shipyards". Later they started saying "we do not need to do some works in shipyards". And later those who were doing these works at shipyards and some of our entrepreneurs started saying "we can produce them outside" and started establishing stores or workshops. Our labor-concentrated shipbuilding industry started contracting business to many industry branches. A supply industry was emerged producing many products from bollards to bulls eyes, gaskets, doors, electrical equipment, etc. While our supply industry was growing, some companies became very important and a brand. Service companies were also established as well as production companies. Actually all these show that how smart and entrepreneurial the Turkish people are. This is actually the law of the nature. There was a gap and our friends filled that gap. And after some time, the ship industrialists came together and established GESAD. It is always good to be an organized power and acting together.

The efforts for Ship Specialized Organized Industrial Zone are at final stage. What would be its advantages for the sector?

Of course it will have many advantages, but it might not be very easy. Our people are smart and entrepreneur, but I do not think that we have provided the culture of living together yet. It is actually like living at the same building, we have to develop the culture of living together. The business partnership

SHIP INDUSTRY



Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi çalışması son aşamaya geldi. Sizce bu sektöre ne gibi avantajlar sağlayacak?

Tabii ki birçok avantajı olacaktır, ancak çok da kolay olmayabilir. İnanımız zeki ve müteşebbis, ama henüz ortak yaşama kültürünü tam anlamıyla sağlayamadığımızı düşünüyorum. Aslında bu apartmanda beraber yaşamak gibi bir şey, yani ortak yaşama kültürü geliştirmemiz lazım. Aynı şekilde iş ortaklığı da böyledir. Ortaklık, güç demektir. Küçük tersanelerimiz ya da küçük yan sanayi firmalarımız güçlerini birleştirirse, çok daha güçlü firmalarımız ortaya çıkacaktır. Böylece sadece ulusal ölçekte değil, uluslararası ölçekte de büyük oynayabiliriz. Şu anda bazı marka olmuş firmalarımızın malzemeleri yurtdışına satılıyor. Ama güçlü ortaklıklar oluşturursak, bu örnekleri daha da arttırabiliriz. Bu nedenle Organize Sanayi Bölgesi çalışması çok önemli. Ayrıca AR-GE çalışmaları için de OSB'nin önemli olduğunu düşünüyorum. Gemi sanayicilerinin bir araya gelerek bilgilerini, güçlerini ve maddi kaynaklarını birleştirmeleri gerekiyor. Bilindiği gibi tersaneler önceleri usta düzeyindeki insanların elindeydi. Daha sonra tersaneler armatörlere geçti. Bunun nedeni maddi güçtür. Maddi güçle birlikte önce ulusal çapta gemi yapılırken, şimdi uluslararası çapta inşa edilebiliyor gemiler. Bu bir süreç... Aynı şey yan sanayi için de yapılabilir. İnanıyorum ki arkadaşlarımız da bunun farkındalar. Artık Türk insanı dünya ile entegre oluyor. İnsanlar ikinci kuşak, üçüncü kuşak çocuklarını eğitiyor, Avrupa'ya tahsile gönderiyorlar. İnternet sayesinde dünyadaki bütün gelişmelerden haberdar oluyorlar. Kaliteli ve fiyat olarak diğerlerinden avantajlı ürünler ürettiğiniz zaman, mutlaka gelip sizi buluyor ve ürününüzü alıyorlar.

Kriz sürecinde GESAD eğitim çalışmalarına hız verdi. Aslında genel olarak sektörde de eğitim çalışmaları hız kazandı. Bu konuda ne söylemek istersiniz?

Her işte bir hayır vardır. Atalarımız "Bir musibet bin nasihatten evladır" derler ya, demek ki böyle faydaları da oldu krizin. Siparişlerin yoğun olduğu dönemlerde insanlarımız o hir gür içinde koştururken bu gibi konuları düşünmüyor, akıl edemiyordu. Çünkü hırs yapıyorlardı, işi yetiştirmek gerekiyordu. Ama böyle bir musibet ya da diğer adıyla böyle bir kriz yaşandığında, ilk önce panik yapıp daha sonra da ne yapabiliriz diye düşünüyor insan. Bu safhada sektör eğitimlere yöneldi, örgütlendiler. "Bu işi başka

is the same, too. Partnership means power. If our small shipyards or small supply industry companies come together and join their forces, stronger companies will emerge. This way we can play big not only in national scale but also the international scale. right now some product of some of our reputable companies are being sold to abroad, but if we create strong partnerships, we can increase the number of these examples. This is why opening an organized industrial zone is very important. OIZ is also important for R&D efforts. Ship industrialists have to come together and join their knowledge, powers and material sources. As you know, the shipyards were under the control of people at master level. Later the shipyards were transferred to ship owners. The reason for that is the financial power. With financial power, first the national-scale ships were built and now international-scale ships are being built. This is a process... The same thing could be done for supply industry. Too. I believe my friends are also aware of this. Turkish people are now integrated with the world. They raise their second generation, third generation children. They send their kids to abroad for education. We are aware of all developments in the world thanks to the internet. When you produce quality and affordable products, they definitely come and find you and buy your product.

During the crisis, GESAD accelerated its education studies. Actually the whole sector accelerated the education studies. Do you want to say something about it?

Everything has a purpose. Our ancestors say "One disaster better than thousand advises". So this crisis had this kind of advantages for the sector. During the peaks of orders, our people do not think over these subjects at that hurry. Because they were so ambitious, trying to meet the deadlines. But when we have such a disaster, the crisis, they first get panicked and then starts to think what we could do. At that period, the sector has turned toward trainings and gotten organized. "Where else we could do this, what else we can produce" they thought and started making R&D studies and searching new markets. The most importantly, they now believe the benefit of the education. And if they also have some efforts to establish a contact with the world, all these would be beneficial for us after the crisis.

You are achieving significant works as Undersecretariat of Maritime. Will you continue to your education studies in the following period as well?

Our education studies will continue in 2010, too. We are also working on some issues not related directly to the shipbuilding, shipbuilding supply industry or the public, but the maritime sector. We are building a more advanced form of VTS system (Ship Traffic Services System) in Straits in our important ports and gulfs such as İzmit, İzmir, Mersin and İskenderun. The traffic here can not be tracked from Ankara, too. Other than that, we are also working on a Port Information System for environment pollution. This way, the data in our ports will be transferred to the Main Search & Rescue Coordination Center in Ankara. We also have a service for seamen. The seamen exam can be now made as online in 15 centers. In the past we were announcing the time of the seamen exams. But now the people do not have to wait for that period. They can now make an online appointment at their own region and take the exam online. There was also the problem of too many candidates during exam periods, but I can say that this problem is also eliminated now.

nerelerde yapabiliriz, başka ne üretebiliriz?” diye düşünmeye başladılar. Ar-Ge çalışmaları yapıp, yeni pazar arayışına girdiler. En önemlisi eğitimin faydasına inanmış durumdalar. Dünya ile temas kurma noktasında bazı gayretleri de olursa, bütün bunlar bize krizden sonra fayda getirecektir diye düşünüyoruz.

Denizcilik Müsteşarlığı olarak önemli çalışmalara imza atıyorsunuz. Özellikle eğitim çalışmalarınız önümüzdeki süreçte de devam edecek mi?

2010 yılında da eğitim çalışmalarımız devam edecek. Ayrıca gemi inşa sanayini, gemi inşa yan sanayini veya kamuoyunu direkt olarak ilgilendirmeyen, ama denizcilik sektörünün faydasına olacak çalışmalar yapıyoruz. Boğazlardaki VTS sisteminin (Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi) daha gelişmişini İzmit, İzmir, Mersin ve İskenderun gibi önemli liman ve körfezlerimize kuruyoruz. Buradaki trafik, artık Ankara'dan da izlenebilecek. Bunun haricinde çevre kirliliğine yönelik Liman Bilgi Sistemi üzerine bir çalışmamız var. Bu sayede limanlarımızdaki bilgiler Ankara'ya, Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne akacak. Bu arada gemi adamlarını ilgilendiren bir hizmetimiz de var. Gemi adamları sınavları artık online olarak 15 merkezde yapılabiliyor. Eskiden “şu dönemde gemi adamları sınavı yapılacak” diye ilan edilirdi. Ama şimdi insanların o dönemi beklemesine gerek yok. Artık hangi bölgede sınava gireceklerse bilgisayardan randevu alabilir, online olarak sınava girebilirler. Sınav dönemlerinde bazı bölgelerimizde yığılmalar oluyordu. Artık bu sorunu da böylece ortadan kaldırdık diyebilirim.

Tersanelerdeki yarım kalmış yatırımlar ve kızaktaki gemilerle ilgili Ziraat Bankası'nın bir çalışması vardı. Bu çalışma ile ilgili son durum nedir?

Sektör itibarıyla bizi ilgilendirdiği için bu konudaki gelişmeleri yakından takip ediyorum. Sayın Başbakanımız tarafından Ziraat Bankası'na, özellikle tersanelerde yarım kalan yatırımların, gemilerin tamamlanması ve gemi inşa sanayiye soluk aldırması hususunda talimat verildiğini biliyoruz. Bununla ilgili olarak Hazine Müsteşarlığı da çalışıyor. Ulaştırma Bakanımız Binali Yıldırım, Başbakan Yardımcımız Ali Babacan ve Maliye Bakanımız Mehmet Şimşek de devrede. Aslında çalışmalar son aşamaya geldi. Bakanlar Kurulu'ndan kararın çıkması bekleniyor. İnşallah bu yarım kalmış gemiler, projelere bir soluk alacaktır diye düşünüyorum. Tabii ki her şey bankacılık kuralları içinde yapılacak.

Son olarak sektörümüze, özellikle gemi sanayicilerimize “Durmak yok, yola devam” diyor musunuz?

Tabii ki durmasınlar. Ben memurum. İş adamları ne yapacaklarını benden daha iyi bilirler. Bugün yaşadığımız sıkıntıları tabii ki bütün dünya yaşıyor. Sıkıntılarının bir kısmı da plansız, programsız çalışmadan kaynaklanıyor diye düşünüyorum. Sakın kimse yanlış anlamasın. Herkes kendi hesabını, gücünü iyi biliyor. İş aleminde durmak, ölmek demektir. Mutlaka her zaman bir önceki güne göre işlerini geliştirerek yürümeleri lazım. Ama bunu plansız, programsız, gelişi güzel yatırımlarla yapmamak gerekiyor. Biz genellikle böyle yapıyoruz ve sonradan aklımız başımıza geliyor. Dedik ya “Bir musibet bin nasihatten iyidir” diye, herhalde bu musibet aklımızı başımıza getirmişti diye düşünüyorum. İnsanımız çok güzel ve kaliteli şeyler üretiyor ve bunlar dünyada da kabul görüyor. Zaten böyle olmasa hatır için Avrupalı gelip bu ürünleri satın almaz. Bunu daha da geliştirmek mümkün. İnsanlarımız da bunun farkında; eğitime, altyapıya önem veriyor ve araştırıyorlar. İnşallah bunlar bir şeylerin doğmasına sebep olacaktır. “Aydınlığın en yakın olduğu nokta, karanlığın en yoğun olduğu zamandır”. Böyle olacağını temenni ediyorum.



Ziraat Bank had a project about the uncompleted investments in shipyards and ships on slipways. What is the last status of that project?

I am closely following up such developments since it is related to us as a sector. We know that our Prime Minister instructed Ziraat Bank about completion of uncompleted investments, ships and support to shipbuilding industry. The Undersecretariat of Treasury is also working on it. Our Minister of Transport Mr. Binali Yıldırım, Vice Prime Minister Mr. Ali Babacan and Minister of Finance Mr. Mehmet Şimşek are also following the situation. Actually the studies are at the final stage. We are waiting for the decision of Council of Ministers. I hope this would help the uncompleted ships and investments. Of course everything will be performed within the rules of banking.

Finally, do you say “No stopping, keep moving” to our sector and especially the ship industrialists?

Of course they should not stop. I am just a public servant. The businessmen would know what to do better than me. The problems we face today are also faced by the whole world. I think that some of the problems are due to unplanned, unscheduled works. In business life, stopping means death. They have to continue by developing their business every day. But this should not be done as unplanned, unscheduled or with unorganized investments. We usually do like this and then come to their senses afterwards. As I said “One disaster better than thousand advices”. I think this disaster has helped us to come to our senses. Our people produce nice and quality things and these are recognized in the world. If that was not the case, the European people would not come and buy them. It is possible to develop it even further. Our people are aware of it; they give importance to training, infrastructure and they search. If God willing, all these will lead to something. “The point, where the brightness is closest, is the time when the darkness is most intense”. This is what I hope.

Fevzi İşbilir: ÇED ve Planlama Genel Müdürü

Yatırımcılar ÇED Raporu'na Uygun Davranmalılar

Öncelikle ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü'nün kısaca görev ve sorumluluklarından bahsedermisiniz? Gerçekleştirmeyi plânladıkları faaliyetleri sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek kurum, kuruluş ve işletmeler, Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu veya Proje Tanıtım Dosyası hazırlamakla yükümlüdürler. Bizler ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü olarak farklı kamu kurum ve kuruluşlarının katılımıyla inceleme ve değerlendirme komisyonları oluşturarak yapılması planlanan projenin çevreye olumlu ve olumsuz etkilerini incelemekteyiz. Ayrıca, stratejik çevresel değerlendirme çalışmalarını yürütmek, çevre envanteri ve çevre durum raporları hazırlamak, çevre düzeni plânlarını hazırlayarak veya hazırlattırarak, onaylayıp uygulanmasını sağlamak, ulusal çevre stratejisi ve eylem plânlarını yürütmek ve koordine etmek, görev

GESAD tarafından çalışmaları son aşamaya getirilen "Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi" sektör için büyük önem taşıyor. İnceleme değerlendirme komisyonu toplantısı yapılan projenin ÇED süreci sonuna yaklaştı. Bu noktada Çevre ve Orman Bakanlığı ÇED ve Çevre Değerlendirme Müdürü Fevzi İşbilir'le gelinen son noktayı konuştuk.



Investors should act in accordance with ÇED Report.

Fevzi İşbilir: General Manager of ÇED and Planning

The "Ship Specialized Organized Industrial Zone", the works of which have been finalized by GESAD, is so important for the sector. The commission of examination-evaluation has approached to the final stage of ÇED (Environmental Impact Assessment) process of the project, the meeting of which is made. At this point, we talked with Fevzi İşbilir, the Manager of ÇED and Environment Assessment, of the Ministry of Environment and Forestry about the current situation.

First of all, could you briefly explain the duties and responsibilities of the General Directorate of ÇED and Planning?

Institutions, organizations and enterprises that may give rise to environmental problems as a result of their operations they plan to realize are obliged to prepare an Environmental Impact Assessment Report or Project Presentation File. We, as the General Directorate of ÇED and Planning, examine the positive and negative impacts of projects planned to be implemented by constituting examination and assessment commissions with the participation of different public institutions and organizations. Moreover, our duties and responsibilities include carrying out the strategic environmental assessment works, preparing environmental inventory and environmental status reports, preparing environmental plans or having them prepared and then approving and implementing them, executing and coordinating the national environmental strategy and action plans, monitoring and supervising the activities within the areas of our duty, following the



alanımıza giren faaliyetleri izlemek ve denetlemek, uluslararası çalışmalarını izlemek ve ulusal düzeyde uygulanmasını sağlamak, Avrupa Çevre Ajansı ile ilişkileri yürütmek görev ve sorumluluklarımız arasındadır.

Gemi yan sanayimizin dünya ile rekabet edebilir hale gelmesi için "Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi" çok önemli. Bu konudaki çalışmaların geldiği noktayı bizimle paylaşır mısınız? Yalova İli, Çiftlikköy İlçesi, Mandıra ve Karga Tepeleri arası Kocakır Mevkii'nde, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Gemi Sanayicileri Derneği (İMEAK GESAD) tarafından yapılması planlanan "Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (GİOSB)" projesi ile ilgili olarak bakanlığımızla 01 Ekim 2009 tarihinde başvuru yapılmış ve söz konusu projenin ÇED süreci başlatılmıştır. Proje ile ilgili olarak ÇED sürecine halkın katılımını sağlamak, faaliyet hakkında bilgilendirmek, görüş ve önerilerini almak amacıyla; 27 Ekim 2009 tarihinde "ÇED Sürecine Halkın Katılımı Toplantısı" Yalova'da yapılmış ve hemen akabinde bakanlığımızda 30 Ekim 2009 tarihinde bilgilendirme, kapsam ve özel format belirleme toplantısı gerçekleştirilmiştir. 08 Mart 2010 tarihinde İnceleme Değerlendirme Komisyonu Toplantısı yapılan projenin ÇED süreci nihai edilmiş olup, nihai ÇED raporlarının bakanlığımıza sunulması beklenmektedir.

Gemi sanayi alanında faaliyet gösteren kuruluşlar, yatırım ve çalışmalarında nelere dikkat etmelidir?

Gemi inşa sanayi değişik sanayi ürünlerinin birleşimini içeren, birçok yan sanayi ile bağlantısı olan bir imalat sanayidir. Dünya ticaret hacminin çok büyük bir kısmı deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Çok büyük miktardaki yükler bir seferde ve güvenli olarak taşınabildikleri için denizyolu taşımacılığı karayolu taşımacılığına göre 6.5 kez, demiryolu taşımacılığına göre ise 3.5 kez daha ekonomiktir. Dolayısıyla coğrafik olarak çok elverişli bir konumda olan ülkemizde de, özellikle son yıllarda gemi üretiminde bir hareketlilik yaşanmaktadır. Bizler Çevre ve Orman Bakanlığı olarak, ülkemizin dünya deniz ticaretinden hak ettiği payı alabilmesinin öneminin bilincinde olmakla birlikte, bu sektörün yaratacağı çevresel etkilerin bileşenlerini de göz önüne almak durumundayız. Dolayısıyla yapılması planlanan her bir proje için

international works and enabling them to be implemented on a national scale and conducting the relations with the European Environmental Agency.

The "Ship Specialized Organized Industrial Zone" is crucial for our ship sub-industry to be able to compete with the world. Could you share with us the current status of the works on this issue?

An application was made to our ministry on October 01, 2009 relating to the project of "Yalova Ship Specialized Industrial Zone" (GİOSB) planned to be implemented by the Associations of Ship Industrialists from İstanbul and the Marmara Region, Aegean, Mediterranean and Black Sea Regions (İMEAK GESAD) in Yalova Province, Çiftlikköy County, Kocakır District between Mandıra and Karga Hills and the ÇED process of the said project was initialized. Immediately after, a "Meeting for Public Participation to ÇED Process" was made on October 27, 2009 in Yalova in order to enable the people to participate in the ÇED Process, to inform about the operation and to receive feedbacks and comments and a meeting was held in our Ministry on October 30, 2009 for the purpose of informing and determining a concept and special format. The ÇED process of the project was finalized with a meeting by examination and assessment commission on March 08, 2010 and the final ÇED reports are expected to be submitted to our ministry.

What are the considerations for organizations engaged in ship industry in their investments and works?

Shipbuilding industry is a manufacturing industry including the combination of different industrial products with connection with many sub-industries. The major part of the world trade volume is realized by seaway. Since large quantities can be carried at one time and in safety, maritime transportation is 6.5 times more economic compared to highway transportation and 3.5 times more economic compared to railway transportation. Accordingly, shipbuilding is booming especially in recent years in our country which is in a very suitable position in terms of geography. While we, as the Ministry of Environment and Forestry, are aware



bakanlığımıza başvuru yapıldığında, oluşturulan komisyon marifetiyle projenin bütün çevresel girdileri ve etkileri incelenmekte, giderilebilir etkilerin bertaraf edilmesi için gereken önlemler alınmakta ve ülkemiz için önemli bir ekonomik fayda ve istihdam sağlayan bu sektörün çevresel etkileri minimize edilmektedir. Yatırımcılarımızdan bu noktadaki beklentimiz şu andan ziyade 50 yıl - 100 yıl sonrası düşünülerek, yapmayı planladıkları projeden kaynaklanacak çevresel etkilerle ilgili olarak hazırlamış oldukları ÇED Raporu'na uygun davranmaları, ÇED Raporu'nda vermiş oldukları taahhütler üzerinde titizlikle durmaları ve çevreyle ilgili olarak alınabilecek bütün tedbirleri almalarıdır.

Tersanelerimizin deniz kenarında kurulması gerekiyor, ama çevreye de zarar vermemek önemli. Bu noktada en çok dikkat ettiğiniz kriterler neler?

Gemi inşa veya bakım-onarım tersaneleri kıyı alanlarında kurulması gereken sanayi dallarından birisidir. Tersane yatırımcıları genel olarak; ulaşımı kolay, yan sanayi dallarına yakın, hammadde ve diğer maddelerin kolaylıkla tedarik edilebileceği, çalışacak işgücünün temin edilebileceği ve bu işgücünün barınma imkanlarına uygun mesafede olan alanlarda yatırımlarını gerçekleştirmek istemektedirler. Ancak; kıyılarımızın önemli bir kısmı doğal sit alanı, doğal hayatın korunması için ayrılmış alanlar, sulak alanlar veya turizme ayrılmış alanlar olup, bu durum genel olarak sanayi tesislerinin kıyı alanlarında kurulmasını imkansızlaştırmaktadır. Bu nedenlerle Ege ve Akdeniz kıyılarında yatırım gerçekleştirecek alan bulmakta zorluk çeken yatırımcılar Marmara ve Karadeniz Bölgesi'ni tercih etmek durumunda kalmaktadır. Dolayısı ile tersane yatırımlarının belli bir alanda yoğunluk göstermesi, kamuoyunun sektöre ilişkin sahip olduğu önyargılar ve sektördeki bazı kötü uygulamalar nedeniyle zaman zaman halktan olumsuz tepkiler alabilmektedir. Bu noktada genel müdürlüğümüz henüz yatırım gerçekleştirilmeden önce, tersane projelerinin çevreye olabilecek olumsuz etkilerinin tespit edilmesi, bu etkilerin ortadan kaldırılması veya çevre ve insan sağlığına zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için ilgili kurum ve konusunda uzman kuruluşlarla koordineli bir çalışma gerçekleştirmektedir. Genel müdürlüğümüz ayrıca gerekli durumlarda yatırımcıların öngörmediği ekstra tedbirlerin alınmasını zorunlu kılmakta, bu suretle sürdürülebilir kıyı alanları kullanımını sağlamaya çalışmaktadır.

of the importance of receiving our share from the world maritime trade, we should also take into account the environmental components to be created by this sector. Therefore when an application is made to our ministry for each project planned to be implemented, all environmental inputs and impacts of the project are examined, necessary measures are taken for eliminating the removable impacts, and the environmental impacts of this sector that provides a remarkable economical benefit and employment for our country, are minimized through a commission constituted. At this point, we expect our investors to act in accordance with the ÇED Report that they prepare relating to the environmental impacts resulting from the project planned to be implemented considering the world of 50-100 years later rather than that of today, to painstakingly keep their undertakings in the ÇED Report and to take all possible measures relating to the environment.

Our shipyards should be established by seaside but at the same time it is important not to harm the environment. What are the criterions that are of vital importance to you?

Shipbuilding and maintenance&repair shipyards are one of the industrial areas to be established by seaside. Shipyard investors generally want to implement their investments in the areas which are easily accessible, near the sub-industry areas and where raw materials and other materials can be easily procured and the labor force to be employed can be provided and which is near the accommodation facilities of the labor force. However a major part of our coasts is natural sites, the sites reserved for protecting natural life, wetland area or the sites reserved for tourism, so this make it impossible for us to establish the industrial plants on the coasts. The investors having difficulty in implementation of their investments on Aegean and Mediterranean coasts for these reasons have to prefer the Marmara and the Black Sea coasts. So concentration of shipyard investments in a specific area causes negative reactions of the public due to the prejudgments of public opinion on the sector and some poor implementations in the sector. Therefore our general directorate works in coordination with the related institutions and the specialized organizations to determine the negative impacts of the shipyard projects to the environment, to remove these impacts or minimize so that it will not harm the environment and human health before the implementation of the investment. Our general directorate requires extra measures not anticipated by the investors to be taken when necessary and tries to provide sustainable use of coastline in this way.

Environment is also important in ship recycling industry. Significant investments were made in Aliğa Region on this issue. Is this a result of a long-term work?

A scientific project named "Situation Determination and Carrying Capacity" was initialized with the incentive and recommendation of our ministry and in coordination with Izmir Governorship for the purpose of determining the existing pollution load of Izmir Province, Aliğa Region, An evaluation meeting was made in this scope with the participation of the



Gemi söküm sanayinde de çevre çok önemli. Bu noktada Aliağa Bölgesi'nde önemli yatırımlar yapıldı. Bu uzun süren bir çalışmanın sonucunda mı oldu?

İzmir İli, Aliağa Bölgesi'nin mevcut kirlilik yükünün tespiti amacı ile bakanlığımızın teşvik ve tavsiyesiyle İzmir Valiliği Koordinatörlüğünde "Durum Tespiti ve Taşıma Kapasitesi" isimli bilimsel bir proje başlatılmış, bu kapsamda bölgede bulunan sanayi temsilcileri, ÇED Planlama Genel Müdürlüğü, Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü temsilcileri, Dokuz Eylül Üniversitesi öğretim görevlilerinin katıldığı değerlendirme toplantısı yapılmıştır. Ekim 2008 tarihinde Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü'nün hazırlanmış olduğu taslak protokol; bölgenin kirlilik yükü esas alınarak teknik şartnamenin hazırlanması amacıyla İzmir Valiliği'ne gönderildi. Bu arada genel müdürlüğümüzce alınan karar çerçevesinde; bölgede faaliyette olan kapasite artışı yapacak tesisler ile yeni yapılacak tesislere ilişkin ÇED kararları bahse konu proje sonuçlarına göre oluşturulacağından, faaliyetlerin karar verme süreçleri proje tamamlanmaya kadar durdurulmuştur. Projenin yürütücüsü olarak bölge sanayicileri ve Valilik tarafından Bahse konu kirlilik yükünün belirlenmesine ilişkin proje yüklenicisi olarak Dokuz Eylül Üniversitesi ve İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü seçilmiştir. Valilik, genel müdürlüğümüz ve proje yürütücüsü üniversite temsilcileri konuya ilişkin açıklamalarda bulunarak yapılan çalışmalarını aktarmışlardır. Yürütülecek proje bedeline ilişkin katkı payları belirlenmiştir. Katkı payları belirlenirken genel anlamda tesisin kirlilik yükleri baz alınmıştır.

Aliağa Bölgesi'nde sivil toplum örgütleri, bölge halkı, sanayiciler, İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, ÇED Planlama Genel Müdürlüğü tarafından toplantı yapılmış, sivil toplum örgüt temsilcileri ve bölge halkı karşılaştıkları problemleri dile getirmişlerdir. Aliağa Çevre Durum ve Taşıma Kapasitesi Tespit Projesi'nin ara raporu sunulmuştur. Ara rapor sonuçlarına göre, bakanlığımızca değerlendirmeler yapılarak, bölgede uygulanacak prosedür kararları belirlenmiştir. Bu kararlarda; kapasite artışı yapacak tesislerin emisyon izin süreçleri tamamlanmadan ÇED süreçleri kabul edilmiş, yeni kurulacak tesislerle ilgili kirliliğin en yüksek olduğu en az iki noktada üçer aylık periyotlarla hava kalitesi ölçümünün yapılması, bölgede bulunan yolların ve altyapının valilik koordinasyonunda tesis yetkilileri tarafından iyileştirilmesi, taahhüt altına alınması gibi yatırımlar belirlenmiştir.

industry representatives, General Directorate of ÇED Planning, the representatives of Environmental Management General Directorate, academic members of Dokuz Eylül University. The draft protocol prepared by the General Directorate of Environmental Management on October 2008 was sent to İzmir Governorship for the purpose of preparing the technical specifications based on the pollution load of the region. Meanwhile within the scope of the decision made by our general directorate; decision making processes of operations have been paused since the ÇED decisions relating to the plants actively operating in the region and to increase their capacity and the plants to be newly established will be made according to the said project results. Dokuz Eylül University and İzmir Institute of High Technology have been chosen as the contractor of the project relating to the determination of the said pollution load by the region's industrialists and the Governorship, as the executor of the project. The Governorship, our general directorate and the project executor- University representatives made explanations about the subject and conveyed the works performed. The contributions for the project to be executed have been determined. In determining the contributions, the pollution percentages have been based on generally.

Non-governmental organizations, local community, industrialists, the Provincial Directorate of Environment and Forestry and the General Directorate of ÇED Planning organized a meeting in Aliağa Region; Non-governmental organizations and local people stated the problems they encountered. The interim report of Aliağa Environmental Status and Carrying Capacity Determination Project was submitted. According to the results of the interim report, our ministry made an evaluation and the decisions of the procedure to be applied in the region. In these decisions, ÇED processes of the plants to increase their capacity was not accepted before their emission authorization processes are not completed; it was determined that air quality shall be measured within three months of periods at minimum two points where the pollution is the highest regarding the plant to be newly established, the roads and infrastructure in the region shall be improved and undertaken by the plant officials in coordination with the Governorship.

Yaşar Duran Aytaş: Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü

IMO'daki Gemi Geri Dönüşümü Çalışmaları ve Türkiye'nin Konumu

Gemiler tıpkı insanlar gibi doğarlar, yaşarlar ve ölürlür. Tabii geminin ölümü bir geri dönüşüm sistemidir. Günümüzde gemilerin sökülmesi "Çevreye Duyarlı ve Emniyetli Gemi Geri Dönüşümü" olarak adlandırılmaktadır. Ülkemizde gemi geri dönüşümü tesisleri İzmir'in Aliğa ilçesinde Bakanlar Kurulu Kararı ile faaliyet göstermektedir. Her ne kadar Zonguldak Kilimli'de de Bakanlar Kurulu Kararı ile geri dönüşüm alanı ilan edilen yerler olsa da, bu tesis henüz Maliye Bakanlığı'ndan izin alma aşamasındadır.

2000 yılında IMO önderliğinde gemi geri dönüşüm sektörünün küresel anlamda düzenlenmesi amacıyla çalışmalar başlatılmış ve bunun sonucunda taslak sözleşme metni oluşturularak 11-15 Mayıs 2009 tarihinde Hong Kong'da bu sözleşme imzaya açılarak

Ülkemiz uluslararası platformlarda görüşleri kabul gören bir ülke haline gelmiştir. Bütün bu çalışmaların amacı en az bürokrasi ve dokümantasyonla uygulanabilen "Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Gemi Geri Dönüşümü için Rehber'in" oluşturulmasını sağlamaktır.



The Studies for ship recycling at IMO and the position of Turkey

Yaşar Duran Aytaş:

The General Manager of Shipbuilding and Shipyards

Our country has now become a country whose thoughts, opinions are accepted at the international platform. These studies aim to implement the "Safe and Green Ship Dismantling Guidelines" with less bureaucracy and documentation.

The ships born, live and die as people. The death of a ship is of course a natural recycling process. In this period, the dismantling of ships is called as Safe and Green Ship Dismantling. The dismantling/ recycling plant for ships operates in Izmir Aliğa by the approval of Council of Ministers. Although there are other places at Zonguldak Kilimli which are also approved by the council of ministers, the permissions from the Ministry of Finance have not been obtained yet.

In 2000, the studies have started to arrange the global sector for recycling of ships lead by IMO, and at the end of these studies a draft convention text has been prepared and opened for signing in Hong Kong on May 15, 2009. At the 5-day Diplomatic Conference in Hong Kong, Turkey opposed to UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982) and nearly 20 countries including USA, France, England, Pakistan, Bangladesh, Norway and Iran stood next to Turkey in this matter. For this reason UNCLOS article was not accepted.



nihai hale getirilmiştir. Hong Kong'da beş gün süren Diplomatik Konferans'da UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982) ile ilgili maddeye Türkiye karşı çıkmış ve bu teklif karşısında başta ABD olmak üzere Fransa, İngiltere, Pakistan, Bangladeş, Norveç ve İran gibi 20 civarında ülke Türkiye'nin yanında yer almıştır. Bu nedenle UNCLOS maddesi de kabul görmemiştir.

MEPC 60'ıncı dönem toplantısı

Hong Kong Diplomatik Konferansı'ndan sonra 23-24 Ekim 2009 tarihinde İzmir'de Hong Kong Sözleşmesi ve gemi geri dönüşümü konulu bir Çalıştay düzenlenmiştir. Çalıştaya IMO, Deniz Çevresi Departmanı üst düzey idarecilerinden Dr. Nikos Mikelis ve 25'e yakın ülke temsilcisi katılmıştır. Bu çalıştaya katılan Norveç Denizcilik İdaresi yetkilisi Jens Henning Koefoed yaptığı sunumda, Türkiye'nin geri dönüşüm tesislerinin ilkel olduğu ve beaching (geminin karaya oturtularak, gelgit hareketlerinden faydalanılarak geri dönüştürülmesi) metodu uyguladığımızı gösterince, önce sunumundan bu kısımları kaldırttık. Zaten tesislerimizi gezdirdiğimizde kendisi de bu tesislerin son derece modern tesisler olduğunu anladı. Çalıştay süresince tüm yabancı katılımcıların beğenisini kazandık.

Gemi geri dönüşümü ile ilgili birçok konu başlığının ele alındığı MEPC 60'ıncı dönem toplantısı 22-26 Mart 2010 tarihlerinde yapılmıştır. MEPC bünyesinde çalışmalarına devam eden Çalışma Grubu'na Norveç delegasyonundan Kristen Elise Frogg başkanlık etmiş, Sekretery'a'dan Dr. Nikos Mikelis de hazır bulunmuştur. Beş gün süresince Çalışma Grubu'nun ana başlığı "Tesis Rehberi" olmuştur. Türkiye'nin de şiddetle karşı çıktığı anlaşılması zor ve sözleşme hükümlerini aşan bir Tesis Rehberi taslağı, hassasiyetlerimiz göz önünde bulundurularak ele alınmıştır. Rehberin sadeleştirilmesi ve sözleşmeye atıf yapılması ile rahat kullanılabilir olması teklifimiz de olumlu karşılanmıştır.

60th Session Meeting of MEPC

After the Diplomatic Conference in Hong Kong, another workshop was held on 23-24 October 2009 in Izmir on Hong Kong Convention and ship recycling. Dr. Nikos Mikelis, a senior executive from Marine Environment Division, IMO and representatives from around 25 countries participated in the workshop. At the workshop, when the official of Norwegian Maritime Administration Jens Henning Koefoed stated at his presentation that Turkey's dismantling facility was primitive and that we used beaching method, we had this part removed from the presentation. Also when we took them to our facility, he saw himself that they were very modern facilities. During the workshop we earned the admiration of all the foreign participants .

The 60th session meeting of MEPC was organized between 22nd and 26th of March 2010 and many topics related to ship recycling were discussed. MEPC working group continued its works under the leadership of Kristen Elise Frogg from Norwegian delegation and with the presence of Dr. Nikos Mikelis from Secretariat. The "Facility Guide" was the main topic of the workshop which took 5 days. The draft Facility Guide was very hard to understand and exceed the contract text, which Turkey was extremely opposed, was considered in a very sensitive way. Simplification of the guide and refer to the contracts were made available and to be comfortably used, with our proposals are also welcomed.

The Guidelines for Safe and Green Ship Dismantling

In our discussions with Dr.Mikelis, he mentioned that Turkey should lead to preparation of or the guide and that he can



Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Gemi Geri Dönüşümü İçin Rehber

Dr. Mikelis ile yaptığımız görüşmelerde kendisi rehberlerin hazırlanmasına Türkiye'nin öncülük etmesini ve gerekirse her konuda yardım edebileceğini belirtmiştir. "Tehlikeli Maddeler Envaterinin Geliştirilmesi İçin Rehber"i hazırlayan Çalışma Grubu bünyesinde; Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Gemi Geri Dönüşümü için Rehber, Gemi Geri Dönüşümü Planının Geliştirilmesi için Rehber, Tesislerin Yetkilendirilmesine İlişkin Rehber, Sörvey ve Sertifikasyon için Rehber ve Gemilerin Denetlenmesine İlişkin Rehber olmak üzere birçok rehber oluşturularak Sözleşme'nin uygulanmasında kolaylıklar amaçlanmaktadır. Bu çalışmalara destek amacıyla ülke olarak "Gemi Geri Dönüşüm Tesislerinin Yetkilendirilmesine İlişkin Rehber'in" hazırlanması sorumluluğunu üstlenerek, MEPC 61'inci Dönem Toplantısı'na sunacağımızı belirtmiş bulunuyoruz. Rehber çalışmamıza Almanya ve Fransa da katkıda bulunabileceklerini belirtmişlerdir.

Bu arada Tayland Denizcilik İdaresi ve IMO Sekreteryası 25-27 Mayıs 2010 tarihinde Hong Kong Sözleşmesi'nin teknik standartlarının erken uygulanması konulu bir Çalıştay düzenlemeye karar vermiştir. Sayın Sekreteryaya yetkilisi Dr. Nikos Mikelis ülkemizin bu çalışmaya üst düzeyde katılım sağlamasını istemiştir. Ülkemiz bu toplantıya gerekli katılımı ve katkıyı sağlayacaktır. Ayrıca Pakistan Hükümeti tarafından Basel Sekreteryası'ndan gemi geri dönüşümü ile ilgili teknik kapasiteyi geliştirme konusunda yardım talebinde bulunulmuş, Sekreteryaya ise bu çalışmanın ülkemizde yapılmasını tercih etmiştir. Bu amaçla teknoloji ve bilgi transferini sağlayacak bir çalışmayı Ağustos 2010 tarihinde yapmayı planlıyoruz.

Sonuç olarak bütün bu çalışmalarını gemi geri dönüşüm sektörü ile başarılı bir şekilde yürüttük ve yürütmeye de devam etmekteyiz. Ülkemiz uluslararası platformlarda görüşleri kabul gören bir ülke olmuştur. Bütün bu çalışmaların amacı en az bürokrasi ve dokümantasyonla uygulanabilen "Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Gemi Geri Dönüşümü için Rehber'in" oluşturulmasını sağlamaktır.

always be there to help if needed. At the working group which prepared the "Guide for Improvement of Hazardous Substances Inventory", many other guidelines were created such as "Guidelines for Safe and Green Ship Dismantling", "Guidelines for Development of Ship Dismantling Plan", "Guidelines for Authorization of Facilities" and "Guidelines for Survey and Certification" in order to facilitate the application of the Convention. To support these studies, we, as a country, have undertaken to prepare the "Guidelines for Authorization of Ship Dismantling Facilities" and to submit at the MEPC's 61st session meeting. Germany and France have also indicated that they can contribute to the preparation of this guidelines.

In the meanwhile, Thai Maritime Administration and the Secretariat of IMO have decided to organize a workshop between 25th and 27th of May 2010 to work on the early implementation of technical standards for Hong Kong Convention. The Secretariat official Dr. Nikos Mikelis wanted our country to have high level participation at this workshop. Our country will contribute and participate to this meeting. Also the Government of Pakistan asked assistance from the Basel Secretariat for the improvement of technical capacity for ship dismantling and the Secretariat has preferred performance of this study by our country. For this reason we are planning to organize a workshop in August 2010 to study and share the technology and knowledge transfer.

As a result, we have successfully made all these studies with the ship dismantling sector and will continue to do so. Our country has now become a country whose thoughts, opinions are accepted at the international platform. These studies aim to implement the "Safe and Green Ship Dismantling Guidelines" with less bureaucracy and documentation.

Özdemir Ataseven: GESAD Başkan Yardımcısı

Hedef İçin Hızlı Adımlar Atma Zamanı



Özdemir Ataseven

2008 yılında başlayan global finansal kriz, etkisini kriz sonrası durgunluğa bıraktı. Kriz uluslararası ilişkilerde etkin olacak değişimleri de beraberinde getirdi. Değişim rüzgarları ülkelerin ekonomik yapılarını ve dünya ticaretini bir çok yönde etkilemektedir. Dünya konjonktüründe artan işsizlik ve talep düşüştü üretimi azalttı. Azalan üretim ekonomilerde küçülme ve ticaret zincirlerinde daralmalara neden olmuştur. Gerek dünya ekonomisinde ve gerek ülke ekonomimizde ikinci bir uluslararası darbe dalgası yaşamadığımız takdirde; ekonominin düzeleceğini, talep hacminin büyüyeceğini, üretim ölçeklerinde yeniden artışlar olacağını ve ticaret zincirlerinde düzelmelere yönelik yeni yapılanmaların olacağını ümit ediyoruz. Yeni ekonomik düzende yeniden yapılanma sürecine girileceğini gösteren çalışmalar birçok uluslararası kuruluş tarafından yapılmaya başlandı bile.

AB yeni kararlar arifesinde Avrupa Birliği ülkelerinde, genelde sektörlere doğrudan destek verilmemesi görüşünün ağır olduğu uygulama sürecinde, gemi inşa sanayi krizle birlikte

Now is the time to take quick steps for the target

Özdemir Ataseven:

Vice President, GESAD

The effect of the global financial crisis on shipbuilding industry forced European Countries to take paramount measures. This situation is displaying similar pictures in our country. Both civil and sector organizations carried out various studies during the crisis but no concrete and consequential studies could be initiated in practice.

The effect of the global financial crisis that started in 2008 has become stable after the crises. The crisis has brought along the changes that will be

Krizin gemi inşa sanayinde etkisi Avrupa ülkelerini önemli tedbirler almaya zorunlu kılmıştır. Durum, ülkemizde de benzer görüntüler sergilemektedir. Gerek kamusal, gerek sektörel kuruluşlarımız kriz döneminde çeşitli çalışmalar yapmış, ancak uygulama yönünde somut, netice alıcı çalışmalar başlatılamamıştır.





büyük darbe almıştır. Avrupa ülkelerinde tersaneler kapanma noktasına gelmiş, 2009 yılında yüzde 20 istihdam kaybı olmuş, bazı tersaneler el değiştirmek zorunda kalmıştır. Ülkemiz tersaneleri de aynı şekilde krizden olumsuz etkilenmiş, faaliyetlerini güçlükle sürdürür hale gelmiştir. AB Topluluğu gemi sanayindeki çöküşü önlemek üzere yeni kararlar alma aşamasındadır. AB Ekonomik ve Sosyal Komitesi (European Economic and Social Committee) Avrupa gemi inşa sanayisi konusunda ilgili kendi inisiyatifinde olan görüşlerini belirlemeye başlamış bulunmaktadır.

Komite: "Avrupalı ve uluslararası karar mercilerinin, sektördeki iş dalları ve sosyal ortakların, bu ortak çalışmayı uygulamaları için" acil önlemler almaları gerektiğini belirterek, projenin politik amaçlarını aşağıdaki gibi belirlemiştir.

- Gelecekte, istihdamın yüksek düzeylerini sağlayabilecek güçlü ve rekabetçi bir endüstriyel taban oluşturmak,
- Sıkıntılı dönemlerde ileriye göremeyen fazlalıklardan kaçınmak, işleri sürdürmek ve bunlara eşdeğer önemde, bu stratejik sektördeki yüksek becerili işgücünü elinde tutmak,
- Denizcilik taşımacılığı açısından, çevre ve enerji tasarrufu konularındaki argümanlara önem vermek (Denizcilik teçhizatları sektörünün geliştirme potansiyelini dikkate almak),
- Tersanelerin imalat kapasitelerinin kritik sayının altına düşmesini engellemek, (Aksi takdirde AB gemi imal edemez hale gelebilir),
- Gemi inşa finansmanı alanında Avrupa know-how'ını koruma altına almak,
- Avrupa denizcilik becerilerini sürdürmek (Araştırmalarda, yüksek öğrenimde ve diğer alanlarda),
- Sektörün AR-GE alanında gelişme, yenilik ve genişlemeye yönelik belirli bir potansiyelin olmasını sağlamak,
- Ayrıca "Eylemsiz kalmanın maliyetinin, sektörü şimdiden desteklemek için sağlanacak önlemler almanın maliyetinden çok daha yüksek olduğu konusunda bir inanç bulunmaktadır".

effective in the international relations. The winds of change have affected the economic structures of the countries and the world trade in many ways. The decrease in the demand and increase in unemployment in the conjuncture of the world has decreased the production. The decreased production has resulted in recession in production economies and shrinkage in the trade chains. Unless we experience another international wave of impact both in the economy of the world and in the economy of our country, we hope that the economy will improve, the volume of the demand will increase, there will be new increases in the production scale and a new structuring will take place towards the improvements in the trade chains. The studies that point the new structuring period in the new economic order have already started to be implemented by many economic institutions.

EU is on the eve of new decisions

In the implementation process where the opinion of providing direct support to general sectors is not approved in the EU member countries, the shipbuilding industry suffered a lot as a result of the crisis. The shipyards came close to the point of closing down in 2009 with unemployment rate of 20 % and some shipyards had to replace their owners. The shipyards in our country have also been adversely affected by the crisis and are having difficulty in running their business. EU Community is at the phase of making new decisions to prevent the decline in the shipbuilding industry. European Economic and Social Committee started determining opinions, the initiative of which belongs to them, on the subject of shipbuilding industry. The committee stated that they should take emergency measures for "application of the joint study by the European and international decision making authorities, the business branches in the sector and the social partners" and determined the political aims of the project as follows:

- Forming a strong and competitive industrial base that will be able to provide high levels of employment in the future.
- Avoiding the surplus that cannot be foreseen during the stress periods, maintain business and with parallel importance to these, holding the high competent workforce in this strategically important sector,
- From the viewpoint of shipping, paying attention to arguments on the environment and energy saving subjects (giving importance to the improvement potential of the marine equipment sector)
- Taking measures to prevent the production capacities of the shipyards from dropping under the critical number. (Otherwise, EU may not build any ships).
- Taking European know-how under protection in the field of shipbuilding financing,
- Maintaining the European Marine skills (in researches, higher education and in other fields),
- Providing a certain potential for the sector towards development, innovation and extension in the field or R&D,
- Besides, "there is a belief that the cost of staying inactive is a lot higher than the cost of taking solid measures in order to support the sector now".

Suggestions and advices

European Economic and Social Committee has already determined the targets for the post-crisis period in the ship industry sector and come up with some suggestions and advices for the sustainable studies. These are:

- It is proposed that the member countries and EU should address the chronic problems with regard to ship financing and thus, a European financing instrument should be founded together with

SHIP INDUSTRY

Öneri ve tavsiyeler

AB Ekonomik ve Sosyal Komitesi, gemi sanayi sektöründe kriz sonrası için hedeflerini tespit etmiş olup, sürdürülebilir çalışmalar için belirli öneri ve tavsiyelerde de bulunmuştur. Öneriler arasında;

- Üye ülkeler ve AB'nin, gemi finansmanı ile ilgili kronik problemlere yönelmeleri ve bu nedenle EIB (Avrupa Yatırım Bankası) ile birlikte gemi inşası için bir Avrupa finansman aracı kurulması öngörülmektedir. Komite, sanayi, kanun yapımcılar ve EIB tarafından "yeşil gemi teknolojilerinin tanıtım ve gemi inşa sektöründe temiz gemi projesi için" EIB fonlarının nasıl oluşturulacağını araştırılması önerilmektedir.
- Avrupa yardımları ve ulusal yardımların AB dışındaki tersanelerden gemi satın almak üzere kullanılmasının engellenmesi için, gemi sahiplerinin çok sıkı kontrol edilmesi gerektiği belirtilmektedir.
- Yine eski gemilerin çevre dostu yöntemlerle sökülmesi ve modernizasyonu (donanımlarının iyileştirilmesi) amacıyla bunu gerçekleştirecek tersanelere (Avrupa kalitesi şartları getirerek) yardım ve destek sağlanması tavsiye edilmektedir.
- Gemi inşa sektörü için geçici bazı "özel" desteklerin ayrılması konusunun gözden geçirilmesi önerilmektedir.

Gemi inşa sanayinde krizin belirli sonuçları anlatılırken; "Gemi inşa sanayi, herhangi bir ekonomik iyileşmenin ötesinde, duraklamaya geçmeye yönelik bir eğilim sergilemektedir. Bu istenmeyen eğilime bakılacak olursa, sektör desteklenmediği sürece çok kötü zarar görecektir. Bu geçici destek önlemlerinin çok erken geri çekilmesi durumunda da geçerli olacaktır" denilmektedir. Krizin gemi inşa sanayinde etkisi Avrupa ülkelerini önemli tedbirler almaya zorunlu kılmıştır. Durum, ülkemizde de benzer görüntüler sergilemektedir. Gerek kamusal, gerek sektörel kuruluşlarımız kriz döneminde çeşitli çalışmalar yapmış, ancak uygulama yönünde somut, netice alıcı çalışmalar başlatılamamıştır.

Koster filo ve Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi

Avrupa Birliği büyük destekler vererek Temiz Gemi (Clean Ship), Yeşil Gemi (Green Ship) gibi projeleri gerçekleştirme çabalarını sürdürürken, ülkemizde 2000 yılında başlatılan, büyük stratejik ve ekonomik değeri olan "Koster Filosu Yenileme Projesi"ni gerçekleştiremiyoruz. Krizin sonu yeniden yapılanmada büyük önem taşıyan ve belki de tersanelerimizi ayakta tutacak bu proje ve Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (GİOSB) gibi önemli projelerin gerçekleşmesi için artık zaman kaybına fırsat tanımamalıyız.

Ülkemiz ekonomisinde kriz öncesi yaşanan gelişmenin (bu dönemde görülen üretim artışı, dış ticaret artışı gibi kıvrıdanmalarla birlikte) yeniden yapılanması sürecine girilmelidir. Hızla üretim planlaması, uygulaması ve yönetimi konularında ciddi çalışmalar başlatıp devam ettirmeliyiz. Çalışmalarımızda her safhada küresel teorik bilgileri, küresel endüstriyel uygulamaları takip edip, başarı sağlamış ve sağlayacak projeleri, sonuç vermiş örnekleri, uygulanabilir inovasyon çalışmalarını inceleyip, gerçekleştirilmesi yönünde hazır hale gelmeliyiz. Kaybedilen zaman geri getirilemeyecektir. Artık demir almak günü gelmiştir ekonomik krizden...



European Investment Bank (EIB) in order to build ships. The Committee also proposes that how the EIB funds could be formed for "the introduction of the green ship technologies and for the clean ship project in the ship building sector" should be looked into.

- In order to prevent the use of the European and the international grants for buying ships from other the shipyards apart from the European ones, it is advised that the ship owners should be followed closely.

- It is also advised that the shipyards should be supported and help should be provided to the shipyards (by introducing the European quality condition) that carry out dismantling of old ships by using environment friendly methods and retrofitting works.

- It is proposed that the subject of sparing "special" temporary support for the shipbuilding sector should be reviewed.

While telling about the certain results of the crisis in the shipbuilding industry, it is expressed that, "Shipbuilding industry has a tendency towards a standstill position rather than any economic improvement. Taking this undesired tendency into consideration, we can say that the sector will suffer a lot unless it is supported. This is still valid when these temporary support measures are taken aback too early". The effect of the global financial crisis on shipbuilding industry forced European Countries to take paramount measures. This situation is displaying similar pictures in our country. Both civil and sectoral organizations carried out various studies during the crisis period but no concrete and consequential studies could be initiated in practice.

Coaster Fleet and Ship Specialized Organized Industrial Zone

While EU was sustaining the efforts of Clean Ship and Green Ship projects by providing intense support, we cannot realize the Project of Renewing the Coaster Fleet that started in 2000 and that has a great economic and strategic value. Having a great importance in restructuring at the end of the crisis period and perhaps to carry our shipyards through, we should be very careful not to lose any time any more to realize this project and the important projects such as Ship Specialized Organized Industrial Zone (GİOSB). We should start the process of restructuring the development (along with the movements of increase in manufacturing and increase in foreign trade) experienced in the economy of our country before the crisis. We should start swiftly and sustain the works on the subjects of manufacturing planning, implementation and administration. We should follow global theoretical information and global industrial applications in our studies and be ready to study and achieve successful and to-be-successful projects, the examples which yielded results and the applicable innovation works. The lost time cannot be brought back. It is time to raise the anchor and set sail from the economic crisis...

Gemi Sanayi Yeni Rotasını Belirleyecek

2008 yılı yaz aylarından itibaren ABD'den başlayıp, bütün dünyayı kasıp kavuran küresel ekonomik kriz, gemi sanayi ile deniz ticaretini çok ciddi şekilde etkiledi. Özellikle 2008 yılından itibaren yeni gemilere olan talep çöküş noktasına gelmiş, gemi inşa sanayi ile birlikte gemi ihtisas sanayi de ciddi şekilde zarar görmüş bulunmaktadır. Son zamanlarda ise ABD ekonomisinde ciddi bir düzelmeye olmakla birlikte özellikle Avrupa Birliği ülkelerini daha da kötü günler beklemektedir. Uzmanlar: AB'nin Euro alanı içerisinde Yunanistan başta olmak üzere Euro gereksinimi duymaları, parasal miktarın Euro anlamında artırılmasını gerekli kıldığını, parasal taban genişledikçe, Euro'nun değer kaybetme sürecinin de devam edeceğini vurgulamaktadır. Şu anda Yunanistan'daki sorun; ekonomideki çöküşün yaşanmasıyla birlikte AB'de para değerinin orta-uzun vadede yine Euro anlamında değer kaybı şeklinde olma olasılığıdır.

Türkiye ekonomisi ise geçen sene ciddi bir daralma göstererek, dünyada en çok daralan ekonomilerden biri olmuştur. Makro olumsuzluklara karşın ekonomide yaşananlara baktığımız zaman krizi çok sert yaşamadığımızı görüyoruz. Uzmanlar bunun nedenini; Türkiye'deki kamu kesiminin önemli bir sorun yaşamaması olarak gösteriyorlar. Kamu ve bankacılık kesiminin sorun yaşamaması sayesinde Türkiye krizi çok sert hissetmedi. Ancak reel kesim önemli bir kriz yaşamıştır. İşsizlik oranları ise neredeyse yüzde 17'leri görmüştür. Ancak en önemli sorunumuz esas olarak rekabet gücünü kaybetme olasılığımızın yüksek olmasıdır. Diğer ülkeler kendi reel sektörlerine ciddi destek vererek onların ayakta kalmasını sağlarken, Türkiye reel sektöre ciddi destekler veremediği için oluşan rekabet avantajı kaybı daha sonradan daha da acı bir şekilde hissedilecek gibi görünüyor. Diğer taraftan Çin ekonomisinde de bazı değişimler yaşanacak gibi görünüyor. Çin, üretimde yüzde 10'la sürekli büyümenin bundan sonra doğru bir politika olmadığını kanaatinde. Bu nedenle ortalamayı yüzde 8-8.5 civarına düşürme eğilimleri var. İşte bu durum Çin parasının değerini biraz artırabilir. Bu bir günde değil, zamana yayılarak olacaktır. Uzmanlar bunun gerçekleşmesi durumunda, dünyada üretim artış hızının beklenenden yavaş olacağını söylüyorlar. Bu da dünya taşımacılığına ani bir düşüş olarak yansiyebilir.

Krizden çıkış yolu

İşte bütün bu gelişmelerden en çok etkilenen sektör de, deniz ticareti dolayısıyla da gemi sanayi sektörü olmuştur. Gemi sanayi ağır bir sanayi kolu olduğu gibi, son derece

The Ship Industry is to set a New Route

The global economic crisis that set out from US starting from summer 2008, shaking the entire world, had a very serious impact on the shipbuilding industry and shipping as well. The demand for new ships has been on the verge of collapse especially since 2008 and the ship specialized industry is seriously damaged as well as the shipbuilding industry. And recently, although there is serious recovery in the US economy, worse days await especially the European Union countries. The specialists underline that the fact Euro is needed, especially by Greece, in the EU territory of the EU makes it necessary to increase the monetary amount in Euro and that the Euro will continue to lose value as long as the monetary base is extended. The problem that is currently being experienced in Greece is the possibility for another loss in monetary value in the EU in terms of Euro again in the short-medium term with the collapse experienced in economy.

The economy in Turkey, on the other hand, showed a serious shrink last year, and turned out to be one of the countries





stratejik öneme sahiptir. İstihdamın yoğun olduğu gemi sanayi sektörü, aynı zamanda gelişmiş gemilere tedarik sağlayan modern teknolojileri de geliştirmektedir. Tersanelere yönelik çalışan birçok gemi teçhizat firması ile hizmet üreten şirket bulunmaktadır. Ne yazık ki 2008'den itibaren başlayan ekonomik krizle birlikte yeni gemilere olan talep dip noktasını görmüştür. Bu durumdan hem Avrupa gemi sanayi firmaları, hem de Türkiye'de bulunan tersanelerimiz ve alt işveren konumundaki gemi ihtisas sanayicilerimiz ile yan sanayicilerimiz şiddetle etkilenmişlerdir. Krizin etkisi ile birlikte gemi siparişleri tamamen durmuş, hatta gemiler kızağa yarım kalarak gemi sanayicilerinin çok zor durumda kalmalarına neden olmuştur. Bu süreçte bankaların kredileri geri çağırması ve kredi musluklarının kapanması ile birlikte hem tersanelerimiz, hem de gemi ihtisas sanayicilerimiz çok zor durumda kalmışlardır. Bu durum sadece Türkiye için geçerli değildir, özellikle Avrupa ülkelerinde de gemi inşa sanayi birçok bölgesel ekonomi için temel oluşturmaktadır. Ne yazık ki kriz etkisi temelde yapısına ve rekabet halindeki ülkelere devlet müdahalelerine bağlı olarak Avrupa Sanayisi açısından özellikle zarar verici olma tehdidi teşkil etmektedir. Gemi sanayinde siparişle teslimat arasında geçen zaman uzun olduğu için geç döngü sağlanmaktadır. Bu nedenle talepteki çöküntünün istihdam üzerindeki etkisi, 18 aylık bir gecikme ile hissedilmektedir. 2009 sonunda, tersanelerdeki işlerin ortalama olarak yaklaşık yüzde 20'si etkilenmiştir.

Bu rakam, 2010'da artabilir ve önümüzdeki aylarda yeni sözleşmeler olmazsa, işlerin yarısını tehlikeye atan bir istihdam krizi önlenemez hale gelebilir. Her ne kadar uzmanlar çok kötümser olmasa da ve önümüzdeki süreçte krizden çıkış yolu görünmüş olsa da bazı önlemlerin alınması gerekmektedir. İşte bu noktalardan hareketle neler yapılması gerektiği konusu uzmanlar ve ilgili sivil toplum kuruluşları tarafından dikkatle değerlendirilerek, bazı sonuçlar ortaya konulmuştur. Avrupa'da EMEC ve CESA, Karadeniz Ekonomik İşbirliği'ne üye ülkeler, Türkiye'de ise EMEC'in de üyesi olan Gemi Sanayicileri Derneği, Deniz Ticaret Odası, GİSBİR gibi kurum ve kuruluşlar önümüzdeki süreçte neler yapılması gerektiğini ortaya koymak için çeşitli toplantılar ve çalışmalar yapıyorlar. AB LEADERSHIP çalışmaları çerçevesinde önemli bir konferans 21 Nisan 2010'da Bilbao'da gerçekleştirildi. Burada alınan kararlar 26 Mayıs 2010 tarihinde EMEC ve GESAD tarafından organize edilen "Avrupa Birliği Deniz Faaliyetleri ve Trans- Avrasya Bölgesi Potansiyeli Semineri"nde masaya yatırılacak ve önümüzdeki süreçte yapılması gerekenler ortaya konulacak.

with the highest rate of shrinkage in the world. Despite the macro negativity, when we consider what goes on in economy, we see that we have experienced the crisis so harshly. The specialists point out to the reason for that as the public sector in Turkey not having experienced any important problem. As the public and banking sector did not have problems, Turkey has not felt the crisis very harshly. However, the real sector has experienced an important crisis. The unemployment rates have reached nearly 17%. However, another important problem we have is the high risk of losing our competitive power. While other countries have supported their real sectors to help them survive, Turkey has not been able to provide any serious support to the real sector and the loss of competitive advantages seem to be likely to be felt severely later. On the other hand, it seems there will be some changes in the Chinese economy as well. China is of the opinion that constant growth by 10% is not the right policy from now on. Therefore, they tend to reduce average to approximately 8-8.5%. And this may increase the value of the Chinese currency. It will not happen in a day but it will happen in time. The specialists say that the increase of the world manufacture rate will be slower than the expected in this case. And this may reflect as a sudden drop to the world transport.

The way out of the crisis

And the sector that was most affected by all these developments is shipping, and so the ship industry. The ship industry is a branch of heavy industry and it is strategically very important. The ship industry sector with intense employment also develops modern technologies providing supplies to the developed ships. There are many ship equipment firms and many companies producing services for the shipyards. Unfortunately, the demand for new ships has reached the lowest levels with the economic crisis that started in 2008. Both the European ship industry firms and our shipyards in Turkey as well as the ship specialized industrialists and supply industrialists, who have the status of subcontractors have been severely affected from this situation. With the impact of the crisis, the ship orders stopped completely and even the ships already ordered remained uncompleted on slipways, leaving ship industrialists in a very difficult position. In this process, both our shipyards and our ship specialized industrialists were in a very difficult position because the banks recalled their loans and the loans were no longer available. This is not the case for Turkey alone, the shipbuilding industry is the foundation for the economy especially in the European countries, too. Unfortunately, the impact of the crisis threatens to be especially damaging in terms of the European industry basically due to its nature and the state interventions in the competing countries. As the time between the order and the delivery is long in the ship industry, there is a late cycle. The impact of this collapse in demand on employment is felt with a delay of 18 months. By the end of 2009, approximately 20% of the works at the shipyards have been affected. This figure may increase in 2010 and if there is no new contract in the months to come, an employment crisis that may risk half the employment may become inevitable. Although the specialists are not very pessimistic and although there seems to be a way out of the crisis in the process lying ahead, some measures need to be taken.

Based on these points, the specialists and the relevant non-governmental organizations have carefully evaluated what should be done, putting forth some conclusions. EMEC and CESA in Europe, countries member to the Black Sea Economic Cooperation and organizations and institutions such as Turkish Association of Ship Industrialists, also a member of EMEC, Chamber of Shipping and GİSBİR organize various meetings and efforts to set out what should be done in the process lying ahead. An important conference took place in Bilbao on 21st April 2010 within the framework of the efforts of EU Leadership. The decisions made there will be addressed during the 'Seminar on European Union Maritime Activities and Potential of the Trans-Eurasia Region' organized by



Bilbao Konferansı

Bu noktada Bilbao Konferansı'nda sıralanan konu başlıklarını ve çıkan sonuçları kısaca analiz etmekte fayda var. Bilbao Konferansı'nda yapılan değerlendirmelerde küresel gemi inşa krizinin geçici yapıda olduğu, gemi inşanın şimdiye kadar yaptığı işlerin yanı sıra off-shore rüzgar enerjisi gibi yeni piyasalarda da güçlü bir büyüme potansiyeline sahip olduğu vurgulanmıştır. OECD Gemi İnşası Çalışma Grubu tarafından alınan yeni bir gemi inşa sözleşmesine yönelik müzakereleri tekrar başlatma kararı, normal rekabet koşullarına yönelik cesaret verici bir işaret olarak algılanmıştır. Ancak Avrupa Birliği ülkeleri için en önemli konunun rekabet şartlarında yaşanan sıkıntı ve yaralayıcı fiyatlandırma olduğu vurgulanmıştır. Diğer taraftan spekülasyona bağlı genişleme nedeniyle küresel gemi inşa sanayisinin ciddi bir arz-talep dengesizliği ile karşı karşıya olduğu, Avrupa'nın son yıllardaki politika yaklaşımının aşırı arzı azaltmakta önemli katkı sağladığı belirtilmiştir. Konferansta diğer ticaret ortaklarının benzer bir şekilde basiretli bir yaklaşım izlememiş olmaları ve devasa üretim kapasiteleri inşa etmeleri nedeniyle Avrupa'nın düşen piyasa payının, bugün bu yönde ilerlemek için hiç alan bırakmamış olduğuna dikkat çekilmiştir. Gemi inşa kapasitelerinin, Avrupa için su yolu taşımacılığının, denizcilik savunmasının yanı sıra çevre dostu denizcilik operasyonlarına yönelik ilerleme açısından da stratejik önemde olduğu vurgulanarak, gemi sanayinin diğer pek çok sektörle ilgili olarak teknolojik ilerlemeyi teşvik ettiği konusuna vurgu yapılmıştır. Bütün bu değerlendirmelerin ardından yapılan çalışmalar sonunda konferanstan çıkan sonuçlara da kısaca değinmek gerekmektedir.

Öne çıkan sonuçlar

Konferansta; LeaderSHIP çerçevesinin, sektör için kapsamlı endüstriyel politika geliştirmek açısından ideal bir platform olduğunun kanıtlandığı, bu girişim içinde tanımlanan çoğu eylem kaleminin geçerliliğini sürdürdüğü belirtilmiş, ancak değişen piyasa ortamı açısından geçici kısa vadeli eylem planının değiştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Özellikle 2009'da yapılan LeaderSHIP Yüksek Seviye Toplantısı'nda önerilen kriz tedbirleri, finansman araçları, adil bir oyun sahası, genişletilmiş araştırma ve yenilik çabalarının gecikme olmaksızın ilerletilmesi gerektiğine dikkat çekilmiştir. Bilbao Konferansı'nda sonuçlara yansıyan diğer bir önemli konu da: yeni, güvenli ve temiz gemilere ihtiyaç duyan piyasalar için yeni sipariş teşviklerinin temel bir unsur olarak görülmesi oldu. Hedefe yönelik filo yenileme programının, bölgesel yatırımların endüstriyel etkinliği de canlandırması, altyapıyı iyileştirmesi, gemilerden kaynaklanan tehlikeli emisyonların kayda değer bir şekilde azaltılması ve böylece sağlıklı bir ortama katkıda bulunmasının beklendiği vurgulanarak, Çevre Korumaya Devlet Yardımı Konulu Topluluk Yönergesi ve diğer mevcut

EMEC and GESAD, which will take place on 26th May 2010 and what should be done in the process lying ahead shall be set out.

Bilbao Conference

At this point, it is beneficial to briefly analyze the matters listed and conclusions reached at the Bilbao Conference. The evaluations made at the Bilbao Conference underlines that the global shipbuilding crisis has a temporary nature and that shipbuilding has a strong potential for growth in new markets such as off-shore wind energy in addition to the works already performed so far. The decision made by the OECD Working Party on Shipbuilding to resume the negotiations for a new shipbuilding agreement has been perceived as an encouraging sign for normal competitive conditions. However, it was emphasized that the most important matter for the European Union is the problems faced in competitive conditions and injurious pricing. On the other hand, it was stated that due to speculation-driven expansion, the global shipbuilding industry is faced with a serious supply and demand imbalance. It was stated that Europe's policy approach over the past decades provided substantial contributions to reducing over-supply, that Europe's decreased market share leaves today no more room to continue in this direction as other trading partners have not followed a similarly prudent approach and build up massive production capacities. It was emphasized that the shipbuilding capabilities are of strategic importance to Europe with regard to waterborne transport, naval defence, as well as progress towards environment friendly maritime operations and that the sector drives technological progress with relevance to many other sectors. After all these evaluations, it is necessary to address the conclusions of the efforts undertaken during the conference.

Highlights from the Conference

At the Conference, it was stated that The LeaderSHIP framework has proven to be an ideal platform to develop comprehensive industrial policy for the sector; that much of the action items identified within the initiative remain valid and will be continuously pursued; also that, however, in view of the changed market environment, temporary short-term action must be changed. It was pointed out that especially the crisis response measures proposed at the LeaderSHIP High Level Meeting in September 2009 including fleet investment stimulus, financing means, level playing field and expanded and accelerated research and innovation efforts, should be pushed forward without delay. Another important matter reflected to the conclusions at Bilbao Conference was the consideration of the stimulation of new orders for markets, which are in need for new, safe and clean ships as a key element. It was emphasized that a targeted fleet renewal program is expected to boost industrial activity as well as regional investments, improve the infrastructure, reduce significantly dangerous emissions from ship and thus contribute to a healthy environment and it was also underlines

AB hükümlerinin hızla tanımlanması ve uygulanması için bütün bunların yeterli bir temel oluşturduğunun altı çizildi. Ulusal düzeyde gemi finansmanı araçlarının daha da güçlendirilmesine de vurgu yapılmıştır. Bütün bunlara ek olarak, ulusal programları tamamlamak ve şeffaflığın artırılmasına katkıda bulunmak üzere bir Avrupa gemi finansman programı geliştirilmesi önerisi getirilmiştir. Gemi inşa çerçevesinin özellikle de yenilikçiliği desteklemek açısından mümkün olan en kısa sürede genişletilerek, geçen yılların deneyimi ile bu belgenin pratikte kullanım koşullarını iyileştirmek gerekliliği de sonuç bildirgesine yansıyan önemli bir madde olarak dikkat çekmektedir. Sadece üye devletlerin etkili belgelerin hızla uygulanmasına yönelik araçlara sahip oldukları belirtilerek, ulusal düzeylerde kararlı eylem planlarının mutlaka oluşturulması gerektiğine dikkat çekilmiştir. Bu arada Rekabetçilik Konseyi'nden de Mayıs 2010'daki bir sonraki toplantısında, gemi inşa sektöründeki durumu uygun bir şekilde kapsama almasının talep edilmesine karar verilmiştir.

EMEC ve GESAD'dan seminer

Hatırlayacaksınız Bilbao Konferansı'nın yapıldığı tarihte Avrupa bir kül bulutuna teslim olmuştu. İzlanda'da yaşanan volkanik faaliyet nedeniyle konferans daraltılarak yapılmak zorunda kalmıştı. Bu nedenle EMEC Başkanı da bu toplantıya video konferans ile katılmış ve bir konuşma yapmıştı. Bilbao'dan çıkan kararlar herkes tarafından kabul görmese de, üzerinde çok ciddi olarak durulması gereken konular olduğu muhakkak. Bütün bu konular 26 Mayıs 2010 tarihinde EMEC ve GESAD tarafından organize edilen "Avrupa Birliği Deniz Faaliyetleri ve Trans-Avrasya Bölgesi Potansiyeli Semineri'nde değerlendirilecek.

Diğer taraftan Bulgaristan'ın KEİ Sekreteryası'na önerdiği "Karadeniz Havzası'nda Deniz Ulaştırmaçılığı, Limanlar, Gemi Yapım ve Onarım Alanlarında Bütünleşik Denizcilik Politikası" projesinde de önemli satır başları dikkat çekiyor. Özellikle rekabetçi gemi inşa ve onarımını geliştirmek için; gemi sahipleri ve mürettebat için mali giderleri ve diğer masrafları mevcut dünya standartlarına indirmek, yeni iş fırsatları yaratmak için deniz taşımacılığına devlet fonları sağlayacak önlemler getirmek, yapılacak düzenlemelerle inşa eden ve ekipman temin edene bakılmaksızın tüm gemilerin KDV ve gümrük ödemelerinden muaf tutulmasını sağlamak, yerel gemi inşasının desteklenmesinde küresel deneyimlerin kullanılması ile endüstrinin işlemesi için gerekli ekonomik saha ve koşulları yaratmak, finansal kiralama şirketleri kurulmasını, yeni deniz taşıtlarının yapılması ve tesislerin modernize edilmesiyle ilgili geniş ölçekli projelerin kredilendirilmesine uygun yatırımcı bankalar kurulmasını teşvik etmek, çevre için güvenli ve etkili yeni deniz taşıtları için Ar-Ge çalışmalarına devlet desteği vermek, sözleşmeye bağlı peşin taksitleri kapsamak üzere gemi inşası ve onarımı için gerekli kredilerin teminat altına alınmasını sağlayacak özel bir fon tesis etmek, önde gelen gemi inşa eden AB üyesi ülkelerle eşit faaliyet şartları sunmak için yürürlükte olan vergi ve gümrük mevzuatı üzerinde gerekli değişiklikleri yapmak gibi önemli başlıklar belirlenmiş. Aşlında modern gemilerin sert hava koşullarına dayanıklı olarak tasarlanıp, inşa edilmesi ve yüksek teknolojiye sahip tersanelerde yapılan bakım-onarım çalışmaları çevre felaketlerini önleyecektir. Bu durum AB'nin son politikalarında belirlediği ve karar altına aldığı çevre ile ilgili müktesebatına paralel bir durum sergilemektedir. Bu da gemi inşası ve filo modernizasyonunun devletler tarafından öncelikli olarak değerlendirilmesi sonucunu doğurabilir.

İşte bütün bu önemli konuların ele alınacağı "Avrupa Birliği Deniz Faaliyetleri ve Trans-Avrasya Bölgesi Potansiyeli Semineri'nde yapılacak değerlendirmeler önümüzdeki süreçte gemi sanayinin rotasını belirleyebilecek gibi görünüyor. Bu seminere Türkiye de hem idare, hem sektör, hem de GESAD gibi sivil toplum kuruluşları anlamında kendi katkısını koyacaktır.

d that the Community Guidelines on State Aid for Environmental Protection and other existing EU provisions offer a sufficient basis for swift definition and implementation of effective programs. Also, strengthening the ship financing tools on a national level was also emphasized. In addition to all these, it was suggested to develop a European ship-financing scheme to complement national programs and to contribute to improved transparency. And, the necessity to prolong the shipbuilding framework as soon as possible in order to provide stable and reliable conditions in particular with regard to support for innovation and to improve the practical conditions of the use of the instrument with the experience of the past years was also another important articles reflected to the conclusion statement. It was stated that only the Member States have the means for a swift implementation of effective instruments and that decisive action at national level is therefore a precondition. And also, it was decided to request the Competitiveness Council to ensure in its next meeting in May 2010 an appropriate coverage of the situation in the shipbuilding sector.

Seminar from EMEC and GESAD

As you will remember, Europe was taken over by a cloud of ash on the date when Bilbao Conference was held. Due to volcanic activity in Iceland, it was necessary to narrow down the conference. Therefore, EMEC Chairman attended to the meeting by video conference and delivered a speech. Although the conclusions drawn at Bilbao were not adopted by all, they obviously are matters that should be dealt with very seriously. All these issues will be evaluated during the 'Seminar on European Union Maritime Activities and Potential of the Trans-Eurasia Region' organized by EMEC and GESAD which will take place on 26th May 2010.

On the other hand, important matters attract attention in the the project "An Integrated Maritime Policy in the field of Maritime Transport, Ports, Shipbuilding and Repair in the Black Sea Basin" proposed by Bulgaria to the BSEC Secretariat. Important headings have been determined with a view to especially improve competitive shipbuilding and repair, such as reducing the financial costs and other costs for the shipowners and crew to world standards, introducing measures to provide state funds to maritime transport in order to create new job opportunities, ensuring all the ships to be exempt from VAT and customs payments regardless of the shipbuilder and equipment supplier with the new arrangements to be made, creating the necessary economic field and conditions for the use of global experiences in supporting local shipbuilding and for the industry to operate, establishing financial leasing companies, encouraging the foundation of foreign banks suitable for making available loans for large-scale projects relating to building new sea vehicles and modernizing the facilities, providing state support for the R&D efforts for new sea vehicles that are safer and more efficient for environment, creating a special fund to guarantee the loans necessary for shipbuilding and ship repair that will cover the installments paid in advance under the contract and amending the existing tax and customs legislation as necessary with a view to offering equal conditions of activity with the leading shipbuilding EU member countries. Actually, designing and building modern ships as resistant to adverse weather conditions and the maintenance and repair undertaken at shipyards with high technology shall prevent environmental disasters. This is parallel to the environmental acquis communautaire set out and adopted by EU in the latest policies. And this may result in shipbuilding and fleet modernization to be considered as a priority by the states. So, the evaluations to be made during the 'Seminar on European Union Maritime Activities and Potential of the Trans-Eurasia Region', where all these important matters shall be addressed, seem likely to determine the route of the ship industry in the process lying ahead. Turkey will contribute to this seminar both on an administrative and sector level and with non-governmental organizations such as GESAD.

İbrahim Daştan: Hüsna Gemi ve Yapı Malzemeleri (İde Marine) Yön. Kur. Bşk.

Türk Malı Konusunda Yemin Bozdurduk

Öncelikle sizi tanıyabilir miyiz?

1961'de Sivas'ta doğdum. İlkokulu Sivas'ta, ortaokulu amcalarımın yanında İstanbul'da okudum. Kabataş Ticaret Lisesi'nde okurken, ekonomik imkânsızlardan dolayı geceleri okula gittim, gündüzleri de Çağaloğlu'nda bir reklam şirketinde ofis boy olarak çalışmaya başladım. Ticaret Lisesi mezunu olduğum için, üç yıl sonra muhasebe müdürü olarak oradan ayrıldım. 1979 yılında Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü'nü kazandım ve 1983'te mezun oldum. Üniversite hayatı boyunca da çalışmaya devam ettim. Üniversite döneminde Tahtakale'de bir firmada 1986 yılına kadar pazarlama, üretim takibi işleriyle uğraştım. Bu firma şu anda Türkiye'nin sayılı firmalarından biri oldu. Bu çalışma döneminde İstanbul Üniversitesi'nde muhasebe denetimi üzerine yüksek lisans yaptım. Askerden dönünce, çalıştığım firmada

İde Marine markası altında gemilere lumbuz üretimi yapan Hüsna Yapı ve Gemi Malzemeleri San. ve Tic. Ltd. Şti. Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim Daştan, firmasının ve kendisinin yol hikayesini bizimle paylaştı. Geçmiş tecrübelerini denizcilik sektörüne aktardıklarını belirten Daştan; önemli bir açığı kapattıklarını, kimilerine de Türk malı almama konusunda yemin bozdurduklarını söyledi.



Changed the perceptions of Turkish Goods

İbrahim Daştan:

Chairman of Hüsna Gemi ve Yapı Malzemeleri (İde Marine)

İbrahim Daştan, the chairman of Hüsna Yapı ve Gemi Malzemeleri San. ve Tic. Ltd. Şti., a company producing side scuttles for vessels under the brand of Ide Marine, shared the road story of himself and his company with us. Saying that they transferred their past experiences to the maritime sector, Daştan emphasized that they closed an important gap and changed the perceptions of people who do not want to buy Turkish goods.

Can you first tell us about yourself?

I was born in Sivas in 1961. I went to elementary school in Sivas and middle school in Istanbul with my uncle's family. When I was studying at Kabataş Trade High School, I went to school at nights and worked as an office boy at an advertising agency in Çağaloğlu due to economic problems. As I graduated from Trade School, I was appointed as accounting manager and quit three years later. In 1979, I was entitled to enter the Marmara University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Business Administration Department and graduated in 1983. I continued working during my university period. I worked in marketing, production follow-up, etc. works at a company in Tahtakale until 1986. This company is now one of the leading companies of Turkey. During that period, I had my master's degree in Istanbul University on accounting audit. When I completed my military duty, I decided to quit that company thinking that I could not run my own business if I worked there.



işe devam edersem, kendi işimi yapamam diye düşündüğüm için oradan ayrıldım.

Hüsna Yapı nasıl ortaya çıktı?

Fatih'te ticaretle uğraşan amcamın oğlu vardı. Onunla beraber mobilya aksesuarları, kapı kolları, hırdavat malzemeleri üzerine pazarlama işleri yapmaya başladık. 1989'da ayrıldık. O zaman işlerimiz çok iyiydi. Mal alınıyor, satılıyordu ama piyasada kaliteli mal çok fazla yoktu. Bu nedenle 1994'te kendimiz üretim yapmaya karar verdik. Biz bu kararı aldığımız dönemde 24 Nisan kararları patladı. Tabii zor bir dönem geçirdik. Ama etkisi uzun sürmedi. 1994'te kapı kolu, menteşe, mobilya malzemelerini Hüsna markasıyla üretmeye başladık.

Peki denizcilik sektörüne nasıl girdiniz?

Yaptığımız iş ne uzuyor, ne de kısalıyordu. İmalata girmemizle beraber rekabet oldukça kızıştı ve kârlar azalmaya başladı. Arkasından da 2001 krizi geldi. Biz de yeni bir arayış içine girdik. Denizcilik sektörüne panel ve kapı yapan bir firmanın kapı kollarını biz imal ediyorduk. Onlara danıştık ne iş yapalım diye. Lumbuz yapma işini önerdiler bize. Denizcilik sektöründe böyle bir ihtiyaç olduğunu söylediler. Bilmediğimiz bir iş olduğu için araştırmaya başladık. İlk olarak Aliğa'ya gemi söküme gittik. Ama Aliğa'ya gelen eski gemilerdi. Sonra tersanelere gitmeye karar verdik. Ama daha kapılar takılmamış oluyordu. Gördük ki Türkiye'de bu işi yapan bir firma var. Çok eski bir firmaydı. Kendini yenileyemediğini ve müşteriyi memnun edemediğini düşündük. Baktık ki, 2003 yılında Türkiye'de yapılan gemilerin lumbuzlarının yüzde 90'ı yurtdışından geliyor. Böyle olunca, bu işi yapmaya karar verdik. Kalıpları, modelleri belirledik. Dudullu'daki atölyemizin küçük bir bölümünde bu işe başladık. 2004 yılında CNR'da Expo Shipping Fuarı'na katıldık. Böylece denizcilik sektörüne girmiş olduk. İş çok iyi bilmiyorduk, ama yaptığımız ürünler çok kaliteli ve güzel olmuştu. Çünkü geçmiş tecrübelerimizden faydalandık, üstelik iyi de bir kadromuz vardı.

How did Hüsna Yapı emerge?

I had a cousin dealing with trade in Fatih. We started marketing furniture accessories, door handles, hardware materials. We were separated in 1989. Our business was much better than. You were selling, purchasing goods, but there were not too many quality products at the market. Therefore, we decided to make our own production in 1994. At that time, the 24th of April Resolutions came up. Of course we had tough times. But it did not affect so long. We started marketing door handle, hinge, furniture materials with Hüsna brand in 1994.

So how did you enter in maritime sector?

What we were doing was not going anywhere. Upon our entry into production, the competition became fierce and our profits decreased. Then we had the crisis of 2001. And we started looking for something else. We were producing the door handles of a company who was providing panel and door for maritime sector. We asked them about what to do and they recommended to do scuttle business, because there was such a need at the maritime sector. Since we did not know that business, we started researching and first went to Aliğa to a ship dismantling. But the ships coming to Aliğa were the old ones. Then we decided to go to shipyards, but the doors were not installed yet. We saw that there was a company who was doing that business in Turkey. It was a very old company. We thought that it could not renew itself and satisfy customers. And in 2003, 90 percent of side scuttles of ships built in Turkey were imported. This is why we decided to do this business. We determined the molds, models and started it at a small part of our workshop in Dudullu. In 2004, we participated in Expo Shipping Fair at CNR. This is how we entered in shipping sector. We did not know the business very well, but our products were nice and high quality, because we benefited from our past experiences and also had a qualified staff.

Do you remember your first work at maritime sector?

We had our first work with Yağcı Denizcilik Company. They were both our first customer and also a reference for us. We had a good promotion at the fair at that time, then we prepared catalogues and whenever we heard that someone was building a ship, we called them and said "We heard that you were building ships, and we are producing side scuttles". One day I called one of the third generation seaman and said the same thing. "Who are you man, I have sworn not to buy any good from Turkey" he said. "Okey you do not have to but from Turkey, but you do not know me, have not seen my products. Let's have a meeting and give me the opportunity to show you my products. Then you can decide" I said and he agreed saying that I insisted too much. We took the scuttles to his office. After examining them he said "are all your products like this?". "We have 50-60 windows at our stocks. Please come to our workshop and examine all. If you find any difference between them, we can forget that we ever talked" I said. A few days later, he came to our workshop with his engineers. "I guess you will broke my oath" he said after examining our products. And he did. Later they built three more ships and bought their



Denizcilik sektöründeki ilk işinizi hatırlıyor musunuz?

İlk işimizi Yağcı Denizcilik ile yaptık. Bize hem başlangıç, hem de referans oldular. O dönem fuarda iyi bir tanıtım yapmıştık, daha sonra kataloglar hazırlayarak tanıtımlarımıza devam ettik. Sonra kimin gemi yaptıracağını duysak, “Gemi yaptırıyor musunuz, biz de lumbuz yapıyoruz” diye hemen aramaya başladık. Bir gün üçüncü nesil denizcilerden birini aradım. Gemi yaptırıyor musunuz. Biz de lumbuz yapıyoruz deyince: “Sen de kimsin kardeşim. Türkiye’den mal almamak için yemin ettim” dedi. “Tamam, almayıabilirsiniz ama siz beni tanıyorsunuz, ürünlerimizi görmediniz, görüşelim, bana bu fırsatı verin. Ondan sonra kararınızı verirsiniz” dedim. Çok ısrar ettiğimi söyleyerek görüşmeyi kabul etti. Lumbuzları aldık ve ofisine götürdük. Ürünleri inceledikten sonra “Yaptığınız ürünlerin hepsi böyle mi?” diye sordu. Ben de “Stokumuzda 50-60 pencere var. Atölyemize gelin, inceleyin, eğer aralarında herhangi bir fark bulursanız, bu konuyu hiç konuşmamış olalım” dedim. Birkaç gün sonra bütün mühendislerini toplayıp, atölyemizi ziyaret etti. İnceleme yaptıktan sonra “Herhalde siz bana yeminimi bozduracaksınız” dedi. Yeminini bozdurduk. Sonra üç gemi daha yaptılar ve hiç teklif almadan bütün ürünlerini bizden aldılar. Çevresi çok geniş bir insan olduğu için, çok faydasını gördük. Bizim için önemli bir referans oldu.

Ürünleriniz uluslararası standartlara uygun mu?

Türk Loydu’ndan Tip Onay Sertifikası alan ilk firmayız. Şu anda da bu anlamda hâlâ tekiz. ISO 9001 sertifikasını aldık. Daha sonra A - 60 yangın camlarıyla ilgili bir çalışma yaptık. 2005 yılında da o camlarının sertifikalarını Bureau Veritas’tan aldık. İngiltere’deki Warrington Fire Research’te ürünlerimizi

products from us without even asking a quote. Since he was a man with many acquaintances, we had benefited a lot from him. He was a very good reference for us.

Are your products in international standards?

We are the first company who obtained Type Approval Certificate from Turkish Lloyd. And we are still the single company. We have ISO 9001 certificate. Then we studied on A-60 fire glasses and obtained their certificates from Bureau Veritas in 2005. We had our products tested at Warrington Fire Research in England. They passed both the durability tests and sealing tests. This way we started to provide service to tanker ships. We participated in Europort Fair in 2006 and SMM in 2008, which opened our way to the world. We are also participating in SMM Hamburg Fair in 2010.

To which countries you export your products?

Right now, we have negotiations with many countries. We send our products to Portugal, Argentina, Italy and Estonia.

I think you also changed the name...

We were working under the brand Hüsna till the end of 2009. But we stopped that business. We changed the name of our Hüsna Yapı Malzemeleri (Building Materials) Company to Hüsna Gemi ve Yapı Malzemeleri (Ship and Building Materials) Company and now offer service to maritime sector. Meanwhile the Ide Marine has become our registered trademark. We equipped 200 ships both in and out of the country. We produced the windows of MILGEM Project. When we were doing that project, we also produced different solutions. We also made the windows of New Type Patrol Boat recently built in Dearsan Shipyard and the ferries of Sadabat, Sultan Ahmet, Sahilbent built by İDO.

test ettirdik. A-60 ürünlerimiz hem dayanıklılık, hem yalıtım anlamında testlerden başarıyla geçti. Böylece tanker gemilere de ürünler vermeye başladık. 2006 yılında Europort Fuarı'na katıldık. 2008 yılında da SMM'e katıldık. Böylece dünyaya açılmaya başladık. 2010 SMM Hamburg Fuarı'na da katılıyoruz.

Hangi ülkelere ihracat yapıyorsunuz?

Şu anda birçok ülkeyle görüşmelerimiz devam ediyor. Portekiz, Arjantin, İtalya ve Estonya'ya ürünlerimizi gönderiyoruz.

Sanırsınız bir de isim değişikliği yaptınız...

2009 yılının sonuna kadar Hüsna markasıyla çalışıyorduk. Ama bu işi bıraktık. Hüsna Yapı Malzemeleri şirketimizin ismini değiştirerek, Hüsna Gemi ve Yapı Malzemeleri adını verdik ve şu anda sadece denizcilik sektörüne hizmet veriyoruz. Bu arada İde Marine tescilli markamız oldu. Yurtiçi ve yurtdışı olmak üzere 200 gemi donattık. MİLGEM Projesi'nin pencerelerini biz yaptık. Bu projeyi yaparken, biz de proje için değişik çözümler ürettik. Geçtiğimiz günlerde Dearsan Tersanesi'nde yapılan Yeni Tip Karakol Botu'nun pencerelerini, İDO'nun yeni yapılan Sadabat, Sultan Ahmet, Sahilbent feribotlarının pencerelerini de biz yaptık.

Son yıllarda satış sonrası hizmet en önemli tercih nedenlerinden biri oldu...

Biz bu işe başlarken iki şeye çok dikkat ettik. Birincisi teslim tarihidir. Bugüne kadar 200 kadar gemi donattık ve çok şükür istisnasız hepsinde teslim tarihinden önce işimizi teslim ettik. Üretim planlamamızı iyi yaptık. ISO belgelerinin ve Türk Lloyd'ndan aldığımız sertifikaların iş planlamamızda büyük faydası oldu. İkincisi ise, satış sonrası hizmettir. Pencereler yerlerine takılırken bazı hatalar oluşuyor. Sonuçta kaynakla yapılan bir iş bu. Bu kaynak süresince kaynağı yapan kişi bazen çekirme yapıyor ya da contayı yakıyor. Böyle olunca, camlar su kaçırıyor. Bunu bildirir bildirmez, biz servisimizi gönderiyoruz. Gerekli müdahaleler yapılıyor. Müşterimiz bu konuda da bizden çok memnun.

Firmanız için dünden bugüne hedeflerinizi gerçekleştirebildiniz mi?

Kaliteli ürünler yaparak sektördeki açığı kapattığımızı düşünüyorum. Hedeflediğimizden daha fazla iş yaptık. İşimizi düzgün ve severek yapıyoruz. Tanıtıma çok önem veriyoruz. Hamburg Fuarı'na katıldığımızda, bir İtalyan firmasıyla distribütörlük anlaşması imzaladık. Bu firma, bütün Avrupa'da ürünlerimizi tanıtıyor. ISO 3903 olarak standart ürünleri var. ISO 1751'e göre pencere ve lumbuz ürünleri ve IMO kurallarına göre, A-60 pencereleri var. Bu ürünlerin hepsi bizde mevcut. Bir de A-0 pencereleri var. Türkiye'de bu konuda müşteriler yanlış yönlendiriliyor. Normal standart pencerelere A-0 pencere diyorlar. A-0, yangın sınıfı demek. Bu sınıfta bütün malzemelerin yangına dayanıklı olması gerekiyor. Rakiplerimiz, müşterilerin bilgisizliğinden faydalıyor, üstelik sertifikaları da yok. Biz bu sertifikayı almak için numunelerimizi hazırladık, Bureau Veritas ile yazışmalarını yapıyoruz. Hamburg'daki fuarda da



Recently, post-sales service has become one of your reason of preference...

When we first started this business, we paid attention to two things. First was the delivery time. We have equipped 200 ships till now and thank God we have always delivered them before their deadlines. We made our production planning very well. Of course our certificates of ISO and Turkish Lloyd have helped us a lot in business planning. The second one is after-sales service. There might be some mistakes during installation of windows. At the end it is something done by welding. The welder sometimes burns the gasket or sometimes makes pulling and causes water leakage. Once they inform us, we immediately send our service staff and respond to the problem. And our customers are very satisfied about us in this matter.

Have you achieved your goals for your company from past to present?

I think we have closed the gap in the market by producing quality products. We have done more than we aimed. We do our work smoothly and enjoy it. Publicity is very important for us. When we participated in Hamburg fair we signed a distribution agreement with an Italian company. This company introduces our products across all Europe. They have standard products according to ISO 3903, window and side scuttles according to ISO 1751 and A-60 windows according to IMO rules. We have all these products. And there is also A-0 windows. The customers in Turkey are misled about this subject. They call regular standard windows as A-0 window. A-0 means fire class. All materials have to be resistant to fire in this class. Our competitors use the lack of knowledge of our customers; they do not even have a certificate. We have prepared our samples to get this certificate and we are communication with Bureau

SHIP INDUSTRY



bu ürünümüzü tanıtmak istiyoruz. Bizim İtalyan distribütörümüz Fransa'da, Almanya'da, Finlandiya'da kruvaziyer gemilere malzeme veren bir firma. Oradan gelen bir talep var. Bu gemilerde hem çok büyük, hem de çok sayıda pencere var ve buların tamamı A-0 pencere. Şu andaki hedeflerimizin arasında bu iş var.

Global ekonomik krizin etkisi yavaş yavaş azalmaya başladı. Bu dönemde neler yaptınız?

Kriz, fırsat demektir. Bu dönemde diğer sektörlerdeki işimizi bıraktık. Ar-Ge çalışmaları yaparak, ürünler geliştirdik. Ayrıca yeni gemilere, yeni ürünler yapmak için de çalışmalarımız devam ediyor. Temini kolay olmayan, özellikle yurtdışından alınan ürünleri yapmayı düşünüyoruz. Böylece her gemiden alacağımız payı arttırmak istiyoruz. Belki 2007-2008 yıllarındaki o parlak günleri bulamayız, ama rakamların yükseleceği kesin. Bu tersaneler de mutlaka çalışmaya başlayacak. 2010 yılı sıkıntılı geçebilir, ama 2011'den sonra mutlaka bir yükseliş olacağını düşünüyorum.

Son olarak denizcilik sektörüne neler söylemek istersiniz?

Her işletme yenilikçi olmalıdır. Kredilerde sıkıntılar yaşanmaya başlandı. Bizden daha büyük firmalardan ödemelerimizi tahsil edemiyoruz. Onların da yükünü taşıyoruz. Büyük firmaların çekleri yazılıyor. Kötü niyetle değil belki, ama planlama olmadığından bunları yaşıyorlar. Biz fabrika almıştık. Tahsilât yapamadığımızdan, fabrikamızı sattık. Yoksa ödeyebilecek durumdaydık. Şu anda kimseye borcumuz yok, ama fabrikamız da yok. Olmasın bu önemli değil. İtibarımız zirvede. Bu konularda firma olarak katkı prensiplerimiz vardır. Büyük firmaların düzenli ödeme yapmaları, bizim gibi ufak ölçekli firmaların sıkıntıda düşmesini engelleyecektir. Kimisi gerçekten ödeyecek durumda değil, kimisi ise krizi fırsat bilerek ödemelerini yapmıyor.

Veritas about it. We also want to promote this product at Hamburg fair. Our Italian distributor supplies materials to cruise ships in France, Germany, Finland. There is a demand coming from there. These ships have many and big windows and all A-0 windows. This is one of our goals now.

The effect of global economic crisis has started decreasing. What have you done during this period?

Crisis means opportunity. We ceased our businesses at other sectors during that period. We conducted R&D studies and developed our products. Our efforts to produce new products to new ships still continue. We are planning to produce the products not easily supplied and especially the ones imported from abroad. We want to increase our share in each ship, maybe we cannot find those bright days in 2007-2008, but it is for certain that the numbers will increase. And these shipyards will definitely start working. 2010 may be hard, but I believe there will be an increase after 2011.

Finally, what is your message to the maritime sector?

Every business has to be innovative. We have started having problems with loans. We cannot collect our receivables from some bigger companies. We are also carrying their loads. The checks of big companies are written. Maybe not bad intentionally, but they encounter these problems due to lack of planning. We had bought a factory, but because we could not collect, we had to sell it. Otherwise we were able to pay. Right now we do not have any debt to anybody, but we do not have a factory either. So be it, it is not important. Our reputation is at its peak. We have strict principles in this matter. Regular payments by big companies would prevent small companies like us to have problems. Some of them are really in a bad situation and cannot pay, but some are using this crisis and do not pay intentionally.

Kemal Battal: DTO AB Danışmanı

AB İklim Değişikliği Politikaları ve Muhtemel Etkileri



Kemal Battal

AB iklim değişikliği politikalarının temel hedefi, iklim değişikliği sonucu ortaya çıkması beklenen olumsuz etkilerden toplumun daha az etkilenmesini sağlamaktır. Politikayı belirleyen AB Komisyonu'na göre; iklim değişikliği kara ve deniz sıcaklığını artırmakta, aynı zamanda yağış şekli ve miktarını değiştirmektedir. Bu da, küresel deniz seviyesinin yükselmesine, kıyasal erozyona ve açık hava odaklı şiddetli doğal felaketlerin artmasına neden olmaktadır. Değişen su seviyesi, sıcaklık ve yağış; gıda arzını, sağlığı, endüstriyi, ulaşımı ve ekosistemin bütünlüğünü etkilemektedir. İklim değişikliği bazı bölge ve sektörlerde ciddi olumsuz ekonomik ve sosyal etkilere yol açacaktır. Toplumun bazı kesimlerinin (yaşlılar, engelliler, düşük gelirli aileler) bu durumdan daha çok etkilenmesi beklenmektedir.

Uluslararası İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi

İklim değişikliği iki farklı türde reaksiyon gerektirmektedir. Birincisi sera gazı salınımının azaltılması, ikincisi ise iklim değişikliğinin kaçınılmaz etkilerine karşı hazırlıklı olma yönünde tedbirler alınarak, direncin artırılmasıdır. AB, sera gazı salınımının azaltılması konusundaki hedeflerini rakamlarla ifade

AB, iklim değişikliğinin önlenmesi amacıyla öngörülen sera gazı azaltımı ve enerji verimliliği tedbirlerini aynı zamanda sanayisi ve sektörleri için ticari bir fırsat ve istihdamın artırılmasında önemli bir araç olarak görmektedir. Bu yaklaşım öncelikle gemi sanayine fırsatlar yaratacaktır.



EU Policies on Climate Change and Their Potential Impacts

M. Kemal BATTAL
EU Advisor for DTO

EU considers the measures for reducing greenhouse gas emission and for energy efficiency proposed against climate change also as a commercial opportunity for its industry and sectors and an important instrument to increase employment. This approach will primarily create opportunities for ship industry.

The primary objective of EU policies on climate change is to ensure that the community is less affected from adverse impacts which are expected to emerge as a result of the climate change. According to the EU Commission that determined the policy; climate change rises both the land and sea surface temperature and as well changes the type and amount of rainfall. And thus, it triggers the sea level rise, coastal erosion and increased open-air based acute natural disasters. This changing water level, temperature and rainfall affect the food demand, health, industry, transportation and the integrity of ecosystem. Climate change will have serious negative economic and social impacts on some regions and sectors. It is expected that some parts of the community (elders, handicapped, low-income families) may be further affected by this situation.

Framework Convention on International Climate Change

Climate change requires reacting in two different ways. While the first one is reducing of greenhouse gas emission, the second one is to improve the strength by taking measures for being prepared against the inevitable impacts of climate change. EU reached to a mutual understanding with member states in the manner to express its objectives on reducing of greenhouse gas emission by figures. By measures to be taken in the short and long-term, greenhouse gas emission will be reduced in the



edecek şekilde üye ülkeler arasında mutabakat sağlamıştır. Kısa ve orta vadede alınacak tedbirlerle sera gazı salınımı, 2020 yılına kadar 1990 yılı seviyesinin yüzde 20 altına düşecek şekilde azaltılacaktır. Bu hedef, Aralık 2009 ayında Kopenhag'da yapılan Uluslararası İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 15'nci Taraflar Toplantısı'nda da ifade edilmiş ve toplantıya katılan ülkeler tarafından bağlayıcı olmamak üzere benimsenmiştir. İklim Çerçeve Sözleşmesi ve Kyoto Protokolünden kaynaklanan bu yükümlülüklerin yerine getirilmesi durumunda dahi önümüzdeki 50 yılda iklim değişikliği etkilerini gösterecektir. Bu durumda, iklim değişikliğinin muhtemel etkilerini azaltacak ve toplum üzerindeki etkileri en aza indirecek tedbirlerin alınması bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır.

AB iklim değişikliği politikaları

AB politikaları ile iklim değişikliğinin etkilerine karşı hassasiyetlerin azaltılmasını amaçlayan bir çerçeve oluşturulmuştur. Bu çerçeve kapsamında belirlenen tedbirler sadece AB üyesi ülkelerin konu hakkındaki faaliyetlerini tamamlama niteliğinde değil, aynı zamanda başta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere diğer ülkelerin ve uluslararası gayretlerin desteklenmesi amaçlıdır. AB, diğer ülkelerle Birleşmiş Milletler platformunda 2012 sonrası için bir iklim değişikliği anlaşması üzerinde çalışmaktadır. Bu anlaşma hem ülkeler için sera gazı salınımı sınırlarının 2012 sonrası için belirlenmesi, hem de ülkelerin iklim değişikliğinin etkilerine karşı direnç kazanması tedbirlerini içerecektir. İklim değişikliğinin etkilerinin bölgelere göre değişken ve farklı şiddetlerde ortaya çıkması, tedbirlerin ulusal, bölgesel veya yerel seviyede belirlenmesini ve uygulanmasını gerektirmektedir. Ancak bu tedbirler AB seviyesinde bütünleştirilmiş ve koordine edilmiş bir yaklaşımla desteklenmeli ve güçlendirilmelidir. Ayrıca, iklim değişikliğinin bölgeden bölgeye değişen etkilerine karşı direncin artırılması, AB üyesi ülkeler arasında ciddi bir dayanışma gerektirecektir. Sektörel temelde de dayanışma ve yardımlaşma ihtiyacı AB'nin müdahalesini ve koordinatörlüğünü kaçınılmaz kılmaktadır.

AB iklim değişikliği politikaları aşamalı yaklaşım yöntemi benimsemiştir. 2009-2012 yılını kapsaması düşünülen birinci aşama, 2013 yılında başlayacak ikinci aşamada uygulanacak kapsamlı bir AB stratejinin hazırlanması için temel çalışmaların yapıldığı dönem olacaktır. Birinci aşamada; AB için iklim değişikliğinin etkileri ve sonuçları temelinde güvenilir bir bilgi altyapısı oluşturulacak, AB kilit politika alanlarında hazırlıklı olma faaliyetleri bütünleştirilecek, hazırlıklı olmanın etkinliğinin sağlanması için politika araçları kullanılacak, hazırlıklı olmada uluslararası işbirliği sağlanacaktır.

manner to fall 20 percent below the level of 1990 up to year 2020. This objective was also expressed at the 15th Meeting of Parties, signatories to the Framework Convention on International Climate Change, held in Copenhagen in December 2009 and adopted by the attendant states provided for not to be binding. Even though these commitments arising from the Framework Convention on Climate Change and Kyoto Protocol are fulfilled, climate change will show its effects within the next 50 years. In that case, taking of measures, which will mitigate the potential effects of climate change and minimize its impacts on the community, is emerging as a necessity.

EU policies on Climate Change

A framework for reducing vulnerabilities against the impacts of climate change was formed by the EU policies. The measures determined under this framework are not only supplementary to the activities of EU member states on the subject, but also devoted to the support of other countries', particularly of developing countries' and international efforts. EU is working on a climate change agreement with other countries on the United Nations platform for later 2012. This agreement will include measures both to determine the limitation of greenhouse gas emission for countries for later 2012 and to have these countries gaining strength against the impacts of climate changes. Since climate changes vary and occur at different severities by regions, it is necessary to determine and implement measures at the national, regional or local level. However, such measures should be promoted and strengthened by an approach, integrated and coordinated at the EU level. Furthermore, the improvement of strength against the impacts of climate change, varying from region to region, will require a strong solidarity among the member states of EU. Also the need for solidarity and cooperation on the social basis makes the intervention and coordinatorship of EU unavoidable. The EU policies on climate change adopted a progressive approach method. The first phase intended to cover 2009-2012 will be a period to perform background studies for preparing a comprehensive EU strategy to be implemented at the second phase which will start in 2013. At the first phase; a reliable information infrastructure for EU will be set up on the basis of impacts and results of climate change, preparedness activities in the fields of EU key policies will be integrated, policy instruments will be utilized to ensure the effectiveness of being prepared, and international collaboration for preparedness will be ensured.

SHIP INDUSTRY

**Enerji verimliliği tedbirleri**

AB politikalarına göre, iklim değişikliğinin etkilerinin ve toplumun hassasiyetlerinin azaltılması çalışmaları uzun ve sürekli bir faaliyet olacaktır. Bu faaliyetler her seviyede paydaşlar arasında, yakın koordinasyon ve işbirliği ile hareketi gerektirmektedir. AB gelecek nesillere sağlıklı ve sürdürülebilir ekonomik temel hazırlamak için gerekli faaliyetlerin icrasına yeterli kaynak sağlayacak ve bu çerçevedeki ulusal ve uluslararası gayretler desteklenecektir. AB'nin iklim değişikliğini kabullenerek etkilerini azaltmayı ve kendi hassasiyetlerini gidermeyi ön plana almış olması dikkat çekicidir. Ancak; AB, sera gazı salınımına neden olan ekonomik faaliyetlerden vazgeçerek toplumun refahını azaltma yerine, enerji verimliliği tedbirleri ile sürdürülebilir bir ortam yaratma yöntemini benimsemiştir.

Aralık 2009 ayında Kopenhag'da yapılan toplantıya, yukarıda temel prensipleri ifade edilen AB iklim değişikliği politikalarını tüm dünyaya benimsetmek ve bunun sonucu olarak 2012 sonrası için üstlenilmesi gereken yükümlülükleri netleştirmek amacıyla katılan AB, adeta hüsrana uğramıştır. Yeni sanayileşmiş birçok ülkenin yükümlülük üstlenmek istememeleri, sanayileşmekte olan ülkelerin oluşturulan uluslararası fonu yetersiz bulmaları, 2012 sonrası için mutabakat oluşmasını önlemiştir. Türkiye dahil birçok ülkenin merakla beklediği 2012 sonrası yükümlülüklerin netleşmesi, 2010 yılı sonunda Meksiko'da yapılacak bir sonraki toplantıya kalmıştır. Bölgeden bölgeye değişiklik gösteren iklim değişikliğinin Türkiye'yi de etkilemesi kaçınılmazdır. Hatta bu etkiler şimdiden görülmeye başlanmıştır. Ayrıca, küresel ısınma ile deniz seviyesinde ortaya çıkacak yükselmenin etkileri, üç tarafı denizlerle çevrili bir turizm ülkesi olan Türkiye'de daha çok hissedilecektir. Bu durumda, iklim değişikliğinin toplum üzerindeki olumsuz etkilerini azaltma ve toplumu bu etkilerle mücadelede hazır hale getirme yönündeki AB politika ve stratejilerinin uygulanması Türkiye için de bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır. Kişi başına sera gazı salınımı ve küresel ısınmaya katkısı sanayileşmiş AB üyesi ülkelerin çok altında olan Türkiye'nin 2012 yılından sonraki süreçte de yükümlülük üstlenmemesi gerekmektedir. Sanayileşme ihtiyacı nedeniyle önümüzdeki dönemde Türkiye'nin de sera gazı salınımını artırması kaçınılmazdır. Türkiye, sera gazı azaltımı amacıyla sanayileşmeden vazgeçme yerine, enerji verimliliği tedbirleri ile yapabildiği kadar uluslararası gayretlere katkı sağlanmalıdır. AB, iklim değişikliğinin önlenmesi amacıyla öngörülen sera gazı azaltımı ve enerji verimliliği tedbirlerini aynı zamanda sanayisi ve sektörleri için ticari bir fırsat ve istihdamı artırılmasında önemli bir araç olarak görmektedir. Bu yaklaşım öncelikle gemi sanayine fırsatlar yaratacaktır. Gemi kaynaklı sera gazı azaltımı ve gemilerde enerji verimliliği konusunda IMO tarafından belirlenen kural ve sınırlamalar, gemi sanayine yeni üretim ihtiyaçlarının karşılanması olarak yansımaktadır. Küresel krizin etkisiyle kapasitelerinin oldukça altında çalışan gemi sanayi bu fırsatı kazanıma çevirmelidir.

Measures for Energy Efficiency

According to the EU policies, studies on mitigation of the impacts of climate change and the vulnerabilities of community will be a lengthy and continuous activity. These activities require acting in close coordination and collaboration with partners at every level. EU will provide adequate resource for the fulfilment of activities required to set a healthy and sustainable economic ground for the next generations and the national and international efforts under this framework will be promoted. For EU, adaptation of climate change and bringing of the mitigation of impacts and the elimination of its own vulnerabilities to the forefront is remarkable. However, EU adopted a method enabling to create a sustainable environment with measures on energy efficiency instead of reducing the public welfare by the release of economical activities causing greenhouse gas emission.

EU, attended to the meeting held in Copenhagen in December 2009 in order to infuse the EU policies on climate change, the fundamental principles of which are stated above, into the whole world and hence to clarify the commitments required to be undertaken for later 2012, was almost disappointed. Due to the reasons that many of the newly developed countries did not want to assume liability and that the created international fund was found to be insufficient by the less developed countries, a mutual understanding for later 2012 could not be reached. Clarification of the commitments for later 2012 that are awaited impatiently by many countries, including Turkey are postponed to the next meeting to be held in Mexico at the end of year 2010.

It is unavoidable that Turkey will also be affected by climate change, varying from region to region. Even, such impacts have already started to occur. Moreover, the impacts of sea level rise will be experienced more in Turkey, being a touristic country surrounded on three sides by water. In that case, implementation of the EU policy and strategies on mitigation of the adverse impacts of climate change on the community and making of the community ready to fight against such impacts appears to be a requisite also for Turkey. It is also necessary for Turkey, whose greenhouse gas emission per capita and contribution to global warming stay extensively below the developed member states of EU, to assume liability within the period after 2012. Increase of the greenhouse gas emission of Turkey within the coming period is inevitable due to the need for industrialization. Turkey should make as much contribution as it can to the international efforts with measures for energy efficiency instead of ceasing industrialization for the purpose of reducing of greenhouse gas emission.

EU considers the measures for reducing greenhouse gas emission and for energy efficiency proposed to prevent climate change also as a commercial opportunity for its industry and sectors and an important instrument to increase employment. This approach will primarily create opportunities for ship industry. The rules and restrictions designated by IMO (International Maritime Organization) on the subject of reducing of ship-based greenhouse gas emission and for energy efficiency on ships will be reflected in the ship industry as fulfilment of new production needs. Working notably below its capacity with the effect of global crisis, the ship industry should turn this opportunity into gain.

Engin Sezen: PI-ES Denizcilik Yön. Kur. Bşk.

Geminin Bütün Ekipmanını Türkiye'de Üretebilmeliyiz

Bize kısaca Engin Sezen'i anlatır mısınız?

1968 Ankara doğumluyum. Bir yaşındayken İstanbul'a gelmişiz. 4. Levent'te ilkokulu, Beşiktaş Atatürk Lisesi'nde liseyi okudum. 1985 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşa Fakültesi'ne girdim ve 1990'da mezun oldum. İş yaşamıma 1989'da Marmara Tersanesi'nde başladım. 11 ay sonra Sadıkoğlu Grubu'na ait olan Türkter Tersanesi'ne geçtim. Sadıkoğlu Grup ile birlikte ilk işim Savarona Yatı oldu. Kontrol mühendisi olarak işe başladım. Başımızda bir başmühendis vardı, dört ay sonra ayrıldı. O gidince geriye benimle birlikte bir İngiliz mühendis kaldı. Kalifiye eleman yönünden inişli çıkışlı dönemlerdi. Ben işe başladığım dönemde iniş bitmiş, çıkışa başlanmıştı. Sadıkoğlu'nda toplam 11 sene çalıştım. Sadıkoğlu, ufku çok geniş bir insandı. Tuzla'da kimsenin hayal edemeyeceği birçok projesi vardı. Bu projelerde de çalışma fırsatı buldum. Mesela TPO'ya ilk Türk petrol platformunu yaptık, ardından bir otel platformu işini aldık. Sonra 350 metre boyunda, 80 metre derinliğinde dünyanın en büyük yüzer havuzunu aldık ve İtalya'dan getirdik.

Türkiye'nin Uzakdoğu ile değil, Avrupa ile rekabet etmesi gerektiğini belirten PI-ES Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Engin Sezen, Gemi Sanayi Dergisi için sorularımızı yanıtladı. Satılması gündemde olan Savarona Yatı'nın restorasyonunda büyük emeği bulunan Sezen, gemi sanayi ile ilgili düşüncelerini bizimle paylaştı.



We should be able to manufacture all equipments of the ship in Turkey

Engin Sezen: Chairman of PI-ES Denizcilik

Engin Sezen, Chairman of PI-ES Denizcilik, states that Turkey should compete with Europe, not with the Far East. He answered our questions for Ship Industry Magazine. Sezen, who has great contribution in the restoration of Savarona Yacht which is planned to be sold, shared with us his opinions on ship industry.

Could you please shortly tell us about Engin Sezen?

I was born in Ankara in 1968. We moved to Istanbul when I was one year old. I went to elementary school in Levent and high school in Beşiktaş Atatürk High School. I started my university education in 1985 in the Shipbuilding Faculty at Istanbul Technical University. My professional life started in Marmara shipyard in 1989. After 11 months, I transferred to Türkter Shipyard of Sadıkoğlu Group. My first job with Sadıkoğlu Group was Savarona Yacht. I started working as Control Engineer. Our supervisor was a Chief Engineer who left after four months. Only a British engineer and I was left in charge when he left. It was a term with ups and downs for finding qualified personnel. When I started working, downs had already finished and ups had just started. I worked for Sadıkoğlu for 11 years. Sadıkoğlu was a person of wide horizons. He had so many projects in Tuzla which were difficult for anybody even to dream of. I had the opportunity to work for these projects. For example, we built the first petrol platform for TPAO and then accepted a hotel platform work afterwards. Then, we purchased the biggest floating pool of the world which was 350 meters long and 80 meters deep, brought from Italy.

How was PI-ES Marine founded in this busy business schedule?

I worked in Tuzla until 2000. I was the planning and sales manager when I left Tuzla. Then, I founded PI-ES Denizcilik (Maritime) in Tuzla, at the entrance floor of a building of today's Argem Shipyard. Main business of PI-ES Denizcilik was actually what I was doing before.



Bu yoğun iş temposu arasında PI-ES Denizcilik nasıl kuruldu?

2000 yılına kadar Tuzla'da çalıştım. Oradan planlama ve satış müdürü olarak ayrıldım. Daha sonra PI-ES Denizcilik'i Tuzla'da, şu anki Argem Tersanesi'nin içerisinde bulunan bir binanın giriş katında kurdum. PI-ES Denizcilik'in ana işi benim yaptığım işlerin devamı şeklindeydi. Ama daha çok aracılık boyutunda faaliyet gösteriyorduk. Biz bir taraftan tersaneyi, bir taraftan müşteriyi getirerek, aracılığını yaptık. Tamirini alt taseronlara, tersaneye yaptırıyorduk. Fakat yeni inşayı üstlenme kısmı çok kolay değil. Bu alanda büyük finansman gerekiyordu. 2000 yılından beri yaklaşık 17 gemi yaptırıldı. Ama son iki üç senedir bizde yavaşladık. 2000-2005 yılları arasında 10-12 gemi yaptırırken, son beş senede 4-5 tane gemiyle uğraştık. PI-ES Denizcilik'in yaptığı işin sadece aracılık olmaması gerektiğini düşündük. Daha komple hizmet sunmak istiyorduk. Bir arkadaşımın ES-Cad Mühendislik'i kurduk. Burada daha çok dizayn işi yapmaya başladık. Ayrıca armatör adına kadro oluşturup, gemiler de yaptık. Norveç'e kabuk gemileri biz başlattık diyebiliriz. 2002 yılında başladık ve toplam yedi gemiyi bu şekilde yaptık. PI-ES olarak 2005 yılında PI-ES Uluslararası Gözetim Sörvey ve Danışmanlık Hizmetleri Ltd. adı altında bir şirket daha kurduk. Bu şirketle, işletmede olan gemilerle ilgili gözetim ve sörvey işlerini yapıyoruz. Burada da biraz daralma yaşadık, ama hizmet vermeye devam ediyoruz. 2006 yılında da yine bu firmanın bir bağlantısı olan sigorta işlemlerini, hasar sörveyleri yapan PI-ES Sigorta Ekspertiz Firması'nı kurduk. Kurallar gereği gözetim sörvey hizmetleri verip bu işi yaparken, Türkiye'de sigorta firmalarına Sigorta Ekspertiz işi dışında iş yapmayan firma kurmanız gerekiyor. Dolayısıyla da bu şirketi kurmak zorunda kaldık. Anadolu, TEB, Koç Allianz, Güneş, Öyak sigorta gibi neredeyse tüm sigorta şirketlerine akredite olduk. Onların tüm işlerine gidebiliyoruz, ama sigorta sektöründe dört branş vardır. Ziraat, ulaştırma, yangın ve kasko. Biz kasko hariç diğer üç branşta hizmet veriyoruz.

Daha çok hangi ülkelerle çalışıyorsunuz?

Daha çok Norveç'le çalışma imkânı bulduk. İtalya ve Almanya ile de çalıştık. İşin içine tamir konusu girince bunların arasına Yunanistan'da giriyor. Tersaneler son dönemde tamir işlerini direkt olarak alıyor. Bu yüzden bizim rolümüz gittikçe zayıflamaya başladı. Tercihimiz her zaman geminin yapımını üstlenmektir. Gerektiği yerde müdahale etmek istiyoruz. Böylece müşterilerimizi de kaybetmemiş oluyoruz. Tersaneler haklı olarak bütün işleri kendileri yapmak istiyorlar. Bunu normal karşılıyorum. Sonuç olarak orada bir tesis kurmuş, büyük yatırımlar yapılmış, birçok çalışını var. Bu nedenle mümkün olduğunca fazla getiri almak istiyoruz.

ES-Cad'te çalışmalarınız nasıl devam ediyor?

2006 yılına kadar 8-10 tane geminin A'dan Z'ye dizaynını yaptık. 2006 yılı sonunda da bize gelen bir taleple Norveç firması Ulstein ile ortak olduk. Yüzde 51 hissemizi sattık. Türkiye'de dizayn firması olabilmek çok kolay

But, we were mostly dealing at the intermediation level. We were bringing together the shipyard and the customer and acting as mediator. We were having the repair done by the subcontractors and the shipyard. But it was not easy to undertake building a new ship. Great finance was necessary in this field. We had 17 ships built since 2000. However, we also slowed down for the last two or three years. Although we used to build 10 to 12 ships between 2000 and 2005, we could build only 4 or 5 ships in the last five years. We thought that the business of PI-ES Denizcilik should not only be intermediation. We wanted to offer a more complex service. A friend of mine and I founded Es-Cad Engineering. We started to do more design business here. Besides, we formed a group of staff on behalf of shipowner and built ships. I can say that we are the one who first sold shell ship to Norway. We started in 2002 and built total of 7 ships like this. As PI-ES, we founded another company called PI-ES Uluslararası Gözetim Sörvey ve Danışmanlık Hizmetleri Ltd. (International Supervision Survey and Consulting Services). We are performing supervisions and surveys related to operated ships. We experienced shrink in this field, as well, but we are going on providing service. In 2006, we founded PI-ES Insurance Expertise Company to carry out insurance procedures and damage surveys as an affiliation of this company. In Turkey you have to found a company that does not do any other business other than Insurance Expertise to the insurance companies. While we were offering supervision survey services, therefore, we had to found this company. We were accredited by almost all insurance companies such as TEB, Koç, Allianz, Güneş, Öyak. We can go to all their businesses, but there are four branches in the insurance sector: Agriculture, transportation, fire and car insurance. We provide service in three branches, except the car insurance.

Which countries do you mostly work with?

We have mostly had the opportunity of working with Norway. We worked with Italy and Germany. When repair is in question, we can count Greece among them. Recently, the shipyards are undertaking repair works directly. Therefore, our role is gradually weakening. We always prefer undertaking the shipbuilding. We want to interfere when necessary. Thus, we do not lose our customers. The shipyards rightfully want to do all the works. I consider it as a normal thing. Eventually, they have their own facilities, make their own investments and have many employees. So, we want to have as much return as possible.

What is the status of your studies at ES-Cad?

We designed 8 to 10 ships until 2006. As a result of the demand, we signed a partnership contract with Ulstein, a Norwegian company, at the end of 2006. We sold 51% of our shares. It is not easy to be a design company in Turkey. 3 or 4 companies are dominating the sector now. In order to make the cost of shipbuilding cheap, they always build the same type of ship. You have to have a previously accepted design for these repeated ships. We started in 2002. The ones started before us had gone a long way. Ulstein is a company building petrol platform for offshore, support ships that provide service for these platforms and a company that builds energy automation. They were trying to enter the sector where there were freight, cargo, container and tanker ships. We moved to a new office building in Maltepe. There, we developed fast in a very short time. The concept is being prepared, a part of it is a general plan, main projects are carried out in Norway but all the other projects are prepared in İstanbul. Economic crises affected us here, too. Since we could not enter into the ship type in our sector, the offshore projects were finished at a certain point. Therefore, we had to make a change in the infrastructure. We designed seismic research ships. I think, these are the greatest ships in the world in their category. This "know how" is in the brains of our friends. We have come a long way in this sense but this should continue.

SHIP INDUSTRY

değil. Şu anda 3-4 firmanın hegemonyası var. Yapılan gemilerin inşası ucuz olsun diye hep aynı gemiler yapılıyor. Bu tekrar gemiler için de önceden kabul görmüş dizaynınız olması gerekiyor. Biz 2002 yılında başladık. Bizden daha erken başlayanlar daha çok yol almıştı. Ulstein; offshore'a yönelik petrol platformu, bunlara hizmet veren destek gemileri ve elektrik otomasyonunu inşa eden bir firma. Onlar da yük, kargo, konteyner ve tanker gemilerinin olduğu sektöre girmeye çalışıyorlardı. Maltepe'de yeni bir ofis binasına taşındık. Orada çok kısa sürede ve çok hızlı geliştik. Konsept hazırlanıyor, bir kısım genel plan, ana projeler Norveç'te yapılıyor, ama diğer bütün projeler İstanbul'da hazırlanıyor. Ekonomik krizden burada da etkilendik. Sektörümüzde gemi tipine giremediğimiz için, offshore projeleri belli bir yerde bitti. Bu nedenle altyapıyı değiştirmek durumunda kaldık. Sismik araştırma gemileri dizayn ettik, bunlar dünyada bu konuda herhalde en büyük gemiler. Bu "Know How" şu anda bizim arkadaşlarımızın beyininde. Bu anlamda çok büyük yol kat edildi ama bunun devamının gelmesi lazım.

Savarona Yatı'nın yenilenmesinde görev almışsınız. Şu anda satılma durumu var. Bu konuda siz ne düşünüyorsunuz?

Hurdaya gidecek bir gemi hayata döndürüldü. Çok önemli bir yat. Bir milli değerimiz. Bunu devam ettirmek bence çok doğru bir karardı. Biz o dönemde geminin sadece dış kabuğunu bıraktık. İçerideki sıyrıldı. Yine aynı hız yapacak dizel makineler konuldu. Boşalan yerlere hamam, sinema salonu yapıldı. Çok lüks bir mega yat oluşturuldu. Benim çok gurur duyduğum projelerden biridir. Durduğu yerde para harcamanız gereken bir tekne. Bence Savarona, Türkiye Cumhuriyeti'nin gemisi olmalı. Türkiye, bu finansal güce sahip.

Altınova'da kurulma aşamasına gelen GİOSB var... Bu konuda ne düşünüyorsunuz?

Tersaneler bir şekilde Yalova tarafına giderse, Tuzla, Pendik'teki marınayla beraber sadece yat inşası yapan tersanelerin yoğunlukta olduğu bir yer olabilir. Yat ile yük gemisini aynı yerde inşa etmek zor oluyor. Çünkü yat tersanelerinin her yeri kapalıdır. Tozdan arındırmak durumundasınız. Tabii Yalova tarafına kayabilir tersaneler, ama orada hala sıkıntı olduğunu düşünüyorum. Yatırımlar tam tamamlanmadı. Artı, altyapı olarak da özellikle deniz tarafının çok açık olmasından dolayı sürekli o bölgenin dolması, hep tarama ihtiyacının olması, doğru dürüst bir rıhtımının, mendireğinin olmaması sıkıntı yaratabilir. Kesinlikle bu altyapının tamamlanması lazım. OSB'de bunun bir adımı. Eğer kademe kademe bu iş yapılacaksa, Tuzla'nın arkasındaki yan sanayi başa baş OSB'ye kaymalı diye düşünüyorum.

Peki, 2010'daki hedefleriniz nelerdir?

Bizim yaptığımız daha müşteri odaklı bir iş. Yapacağı gemi tipini tespit ederken ona yol göstermek ve bununla ilgili fizibilite çalışması, piyasa araştırması yapmak istiyoruz. Daha sonra fiziki olarak yapılacak yeri ayarlayarak, onun adına yapacağız. Kurulduğumuzdan beri düşüncemiz bu. Tabii ki sektörel inme ve çıkmalar bizi de etkiliyor. Sektöre bir şekilde bu konuda ön ayak olmak, fırsatlar sunmak istiyoruz. Denizcilik sektörü 2000 yılından sonra çok ciddi bir banka desteği aldı. İşlerin iyi olduğu zamanlarda destek verdiler, ama şu an vermiyorlar. Bu işi sadece bankalara da bırakmamak lazım. Bir devlet politikası haline getirmeliyiz.

Son olarak sektöre şu günler için ne önerirsiniz?

Uzakdoğu ile rekabet etme şansımız fazla yok. Çin ile Amerika baş edemiyor. Bizim baş etme şansımız olabilir mi? Bizim rekabet edeceğimiz yer Avrupa. Hollanda'da, bizim yaptığımız gemi adeti kadar gemi yapılıyor, ama kabuğunu Türkiye'de yaptırıyorlar. Biz eğer yapabiliyorsak, bütün ekipmanlarımızı Türkiye'de ürettirdiğimiz bir gemi yapmalıyız. Yan sanayimizi biraz daha kalkındırmamız lazım. Gemi yapılıyor, ortaya çıkıyor ama biz işçiliğini yapıyoruz. Makinesini, pompasını, sacını hep başka yerlerden alıyoruz. Devlet tarafından destek verilecekse, gemi yapımına değil de yan sanayideki ekipmanların üretimi için olmalı.



You worked at the renovation process of Savarona Yacht. Its sales is on the agenda. What do you think about this?

A scrap ship has been brought to life. It is a very important yacht. It is our national value. It was a correct decision to sustain it. We left only the outer shell of the ship. The inner part was completely scrapped. Diesel engines that will provide the same speed have been installed. Hammam and movie halls were installed at the emptied places. We created a very luxurious mega yacht. It is one of the projects I am most proud of. It is a ship you have to constantly spend money on when it just stands there. I think, Savarona should be the ship of Turkish Republic. Turkey has this financial power.

GİOSB is in the process of establishment in Altınova... What are your thoughts about this?

If the shipyards are located somewhere around Yalova, then Tuzla could be a place for shipyards only building yachts with the marina in Pendik. It is difficult to build the yachts and freight vessels in the same place because everywhere in yacht shipyards are closed. You should avoid all kinds of dust. Of course the shipyards may be around Yalova but then, I think, there are still problems there. Investments have not been completed. Besides, as the sea side is very wide, the area is continuously filled with debris, there is always a necessity for dragging and there is no suitable embankment and jetty which could cause additional problems. The infrastructure should be completed. Organized Industrial Zone is the first step for this. What I think is that if this work will be completed step by step, the supply industry behind Tuzla should completely be transferred to OSB.

What are your targets for 2011?

What we are doing is a more customer-oriented job. Guiding the customer in determining the ship type and carrying out feasibility work and market research with regard to this is what we want. Then, we will arrange the physical place for the building and carry out the work on his behalf. This is our idea since our foundation. Of course we are affected by the sectoral ups and downs. We wish to lead the sector in this subject and create opportunities. Maritime sector received a very serious banking support after 2000. They supported the sector when the market was good but they are not so willing now. We should not expect the support only from the banks. We need a state policy.

Finally, what are your suggestions for the sector for these days?

We do not have much chance to compete with Far East. Even America cannot cope with China. Do you think we can cope with it? The place we can compete with is Europe. Holland builds as many ships as we do but their shells are built in Turkey. If we can do, we should build a ship that we can build in Turkey. We should develop supply industry further. The ship is built, but we do only the workmanship. We purchase the machine, pump and iron sheet from other places. If support will be provided by the state, it should not be for shipbuilding but for the production of equipments in the supply industry.

SHIP INDUSTRY

**GİMSA GEMİCİLİK VE MOBİLYA SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ**

Halen "Gimsa Gemicilik ve Mobilya Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." unvanı ile faaliyette olan şirket 01 Ağustos 1996 tarihinde kurulmuştur. Gimsa Gemicilik, 01 Ağustos 1982 tarihinden itibaren kuruluş tarihine kadar "M. İrfan Yalçınkaya" unvanı ile şahıs firması olarak aşağıdaki konularda faaliyetini sürdürmüştür: Çelik Gövde İnşaatı (Hull Construction) Çelik Onarım - Gemi Tadilatı - Yat İnşa - Gemi Makine-Techez Donatım -Gemi ve Yat Ahşap İşleri
Şirket 1996 tarihinden itibaren Gimsa Gemicilik ve Mobilya Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. adı ile aynı konularda faaliyetleri sürdürmektedir.

Adres : Aydıntepe Mah. Tersane Sk. No: 9/1
Tuzla-İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 392 51 06
Telefax : +90 216 493 29 59
Mail : gimsa@ttmail.com

GİMSA GEMİCİLİK VE MOBİLYA SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ

Still continuing its activities under the name of "Gimsa Gemicilik ve Mobilya Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.", the company was established on 01 August 1996. Gimsa Gemicilik undertook its activities in following areas from 01 August 1982 until its foundation as a sole proprietorship under the title of "M. İrfan Yalçınkaya":
Steel Hull Construction - Steel Repair - Ship Repair - Yacht Construction - Ship Mechanics-Equipment - Ship and Yacht Woodworks
The company has been operating in the same fields under the title of Gimsa Gemicilik ve Mobilya Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. since 1996.

Address : Aydıntepe Mah. Tersane Sk. No: 9/1 Tuzla-İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 392 51 06
Telefax : +90 216 493 29 59
Mail : gimsa@ttmail.com

**HÜSNA YAPI MALZEMELERİ SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.**

1989 yılında kurulan firma, 1993 yılında pirinç kapı kolu ve mobilya aksesuarları üretimine başladı. Gelişen teknolojiyi her zaman yakından takip eden şirket, kısa sürede tam entegre olarak ürettiği kaliteli ürünleri yurtiçi ve yurt dışı pazarlara sunarak hale geldi. Halen dünyanın değişik bölgelerine ürünleri ihraç edilmektedir. Her alanda kaliteli ürünler üretmeyi ilke edinen firma, mevcut alt yapısını ve üretim tecrübesini farklı sektörlerde de değerlendirmek amacı ile AR-GE çalışmalarına başlamıştır. Bu çalışmalar sonucunda, 2003 yılı Ağustos ayında gerekli hazırlıklar ve altyapı çalışmaları başlatılmıştır. Önce kuru yük ve konteyner gemilerinde kullanılan lumbuz ve pencereler için Türk Loydu'ndan gerekli sertifikalar alınmıştır. Bu arada A-60 yangına dayanıklı lumbuz ve pencerelerle ilgili çalışmalar da devam etmektedir. 2004 Aralık ayında İngiltere'de Warrington Fire Research'de ürünler test edilmiş ve testten çok üstün başarı ile geçilmiştir. Ardından Bureau Veritas'tan Tip Onay, MED sertifikaları alındı. Temmuz 2005'de ISO 9001:2000 KYS sertifikasını da alan firma, sürekli AR-GE çalışmaları yaparak daha kaliteli ürünler sunmayı kendine prensip edinmiştir. Artık IDE MARINE markalı ürünler, gerekli tüm belge ve sertifikalara sahip olarak gemi inşa sektörünün hizmetindedir.

Adres: Aksemsettin Mah. Fatih Bulvarı No:592 Sultanbeyli - İstanbul / Türkiye
Tel : +90.216.487 19 40-41
Fax : +90.216. 487 05 05
Mail: info@idemarine.com
www.idemarine.com

HÜSNA YAPI MALZEMELERİ SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.

The company, founded in 1989, started producing brass door handles and furniture accessories. Always keeping up closely with developing technology, the company was elevated up to a situation where it could supply high quality integrated products in both domestic and foreign markets in a short time. It has still been exporting goods to various parts of the world. To produce high quality goods in all areas is a principle for the company. In addition; it has launched RE-DE studies in order to apply its existing infrastructure and production experience in different sectors as well. As a result of those studies, necessary preparations and infrastructure studies were launched in August 2003. First of all, certificates were obtained from the Turkish Lloyd necessary for deadlight and windows used in dry bulk ships and container ships. Meanwhile, activities regarding A-60 fire-resistant deadlight and windows are still ongoing. In December 2004, the products were tested in Warrington Fire Research of Britain, and highly satisfactory results were obtained. Then, Type Approval and MED certificates were obtained from Bureau Veritas. Following that, the company could obtain the ISO 9001:2000 KYS certificate in July 2005. As a conclusion, it has adopted it as a principle to carry out RE-DE activities so as to supply higher quality goods. At the moment, the goods with IDE MARINE brand name are ready to be used in the ship construction sector thanks to all necessary certificates and assets.

Address: Aksemsettin Mah. Fatih Bulvarı No:592 Sultanbeyli - İstanbul / Türkiye
Tel : +90.216.487 19 40-41
Fax : +90.216. 487 05 05
Mail: info@idemarine.com
www.idemarine.com

**JOTUN BOYA SAN. VE TİC. A.Ş**

Jotun Grup, dünyanın en büyük inşaat boya, deniz boya, endüstri boya ve toz boya üreticilerindedir. Norveç'te kurulan Jotun Boya, 80 yılı aşkın uluslararası deneyimiyle bugün 5 kıtada 67 şirket, 39 fabrikasıyla faaliyet göstermektedir. Dev projelerin altına rengi ve kalitesiyle imzasını atan Jotun Boya'nın referansları arasında birçok ünlü yapı bulunmaktadır. Eyfel Kulesi, dünyanın tek 7 yıldızlı oteli Burj Al Arab ve Queen Mary 2, Jotun'un renklendirdiği projelerin sadece bir kaçıdır. İnşaat boya, deniz boya, endüstri boya ve toz boya ile pek çok sektörün ihtiyacını karşılayan Jotun, yüksek müşteri memnuniyeti, ileri teknoloji, geniş AR-GE ağı, yüksek ürün kalitesi ve mükemmel teknik servis ilkelerini, her koşulda korumaktadır.

Adres : Yeni Çamlık Cad. Ayaz Sk. No: 2 Kat: 4 34418 4.
Levent-İstanbul / Türkiye
Tel : +90 212 279 78 78
Faks : +90 212 279 25 49
Mail : boya@jotun.com.tr
www.jotun.com.tr

JOTUN BOYA SAN. VE TİC. A.Ş

Jotun Grup is one of the world's largest producers of construction paints, marine paints, industrial paints and powder paint. Founded in Norway, Jotun Boya has international experience of more than 80 years and has been operating with 67 companies and 39 factories across 5 continents all over the world. Undertaking huge projects thanks to its color and quality, Jotun Boya is in a position to be proud of many well-known buildings: The Eiffel Tower, the only 7-star hotel Burj Al Arab and Queen Mary 2 are among the huge projects colored by Jotun. Jotun meets many sectors' need with construction paints, marine paints, industrial paints and powder paints. It has managed to maintain its principles such as high levels of customer satisfaction, advanced technology, wide RE-DE network, high quality of goods and excellent technical service principles under all circumstances so far.

Adres : Yeni Çamlık Cad. Ayaz Sk. No: 2 Kat: 4 34418 4.
Levent-İstanbul / Türkiye
Tel : +90 212 279 78 78
Fax : +90 212 279 25 49
Mail : boya@jotun.com.tr
www.jotun.com.tr

**ONURSAN GEMİ İNŞA ONARIM TİC. LTD. ŞTİ.**

1983 yılında kurulan firma, halen İstanbul Tuzla Bölgesi'nde genel müdürlük, yangın ve can salı servis istasyonlarıyla hizmet vermektedir. Firma; 1994 yılından günümüze kadar da, Mersin ve İskenderun'daki şubeleri ile Türkiye dahilindeki tüm limanlarda 24 saat hizmet verebilen olanağına sahip olmuştur. Verilen servis hizmetlerinin dünyadaki saygın klas kuruluşları tarafından onaylı olması, bunun yanında IMO dahilinde alanındaki tüm kural-bilgi ve yenilikleri sürekli takip etmeleri firmayı teknik olarak da donanımlı kılmıştır. Servis firması olmanın dışında, gemi-donatım ve malzeme tedariki alanında da hizmetlerini sürdüren ONURSAN, 2003 yılında ISO 9001 belgesini alarak, kalite yönetimindeki profesyonelliğini bir kez daha tescil ettirmiş bulunmaktadır. 2003 yılı aynı zamanda UNITOR'un Türkiye Yetkili Servis Temsilciliğinin ONURSAN'a verildiği yıl olarak da firma açısından büyük önem taşımaktadır. Firma yetkilileri dünyaca güvenilir ve bilinen bir markanın temsilcisi olarak kalitenin temsilciliğini yapmaktan kıvanç duyduklarını belirtiyorlar.

Adres : İçmeler Rauf Orbay Cad. Gül Sk. No: 8 Tuzla / İSTANBUL
Tel : +90 216 395 82 27 // 395 87 81
Faks : +90 216 395 04 60
Mail : onursan@onursan.net
www.onursan.net

ONURSAN GEMİ İNŞA ONARIM TİC. LTD. ŞTİ.

The company was founded in 1983, and is still operating in Tuzla region of Istanbul with its head office, fire and life boat service stations. The firm managed to provide services for 24 hours in ports all around Turkey through its branches in Mersin and Iskenderun from 1994 up to date. The fact that its services are approved by prestigious classification organizations of the world and it keeps up with all rules-knowledge and innovations in its respective area within the framework of IMO make the company technically equipped as well. Besides being a service company, ONURSAN sustains its activities in other areas such as ship-equipment and materials supply, obtained the ISO 9001 in 2003, which reinforced its professional attitude in quality management. The year 2003 is also important as it is the year when ONURSAN was contracted as UNITOR's Authorized Service Representative for Turkey. Authorized representatives of the firm express their pride of representing such a high quality as a distributor of a worldwide brand name.

Address : İçmeler Rauf Orbay Cad. Gül Sk. No: 8 Tuzla / İSTANBUL
Tel : +90 216 395 82 27 // 395 87 81
Fax : +90 216 395 04 60
Mail : onursan@onursan.net
www.onursan.net

SHIP INDUSTRY

**KOCATEPE GEMİ ÇEKEK ve İNŞAA SAN. LTD. ŞTİ.**

Kocatepe Tersanesi; 1993 yılında Kocatepe Gemi Çekek ve İnşaa San. Ltd. Şti. unvanıyla faaliyetine başlamıştır. Başlıca aktiviteleri yeni gemi inşası ile gemi tamir ve onarımdır.

Yeni inşa: Kocatepe Tersanesi, modern teknolojiyi yakından takip eden ve modern ekipman kullanan deneyimli personeli ile çok amaçlı - genel kargo gemileri inşa etmektedir. Tersane; 500 metrekare kapalı alan olmak üzere toplam 4044 metrekare alan üzerinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Adres : Aydıntepe Mah. Tersaneler Cd. G-50 Sok. No:21
Tuzla-İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 392 99 50 - +90 216 392 94 03
Faks : +90 216 392 94 04
Mail : info@kocatepegemi.com
www.kocatepegemi.com

KOCATEPE GEMİ ÇEKEK ve İNŞAA SAN. LTD. ŞTİ.

Kocatepe Shipyard started its operations in 1993 with the title of Kocatepe Gemi Çekek ve İnşaa San. Ltd. Şti. Its main activities include construction of brand new ships and repair and mending of ships.

Ship Construction: Kocatepe Shipyard builds multipurpose generic courier vessels with its experienced staff who keep up with modern technology and know how to use modern equipment. The shipyard is still running on an area of 4044 square meter, 500 square meter of it is closed.

Address : Aydıntepe Mah. Tersaneler Cd. G-50 Sok. No:21
Tuzla-İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 392 99 50 - +90 216 392 94 03
Fax : +90 216 392 94 04
Mail : info@kocatepegemi.com
www.kocatepegemi.com

**SONTEK MÜHENDİSLİK GEMİ MAKİNA İNŞAAT SAN. VE DİŞ TİC. LTD. ŞTİ.**

2005'te kurulan SONTEK Mühendislik Gemi Makina İnşaat San. ve Dış Tic. Ltd. Şti., ileri teknoloji çok amaçlı depolama tanklarını, müşteri odaklı çağdaş hizmet anlayışı ile endüstri ve yapı sektörlerinin hizmetine sunuyor. Sloganları, "İşimiz, kullanıcı memnuniyetini en üst düzeyde karşılayabilecek çok amaçlı depolama tanklarını yaşamla buluşturmak" olan şirket bunun için branşında güvenilir bir yelpazeye konusunu "özel uzmanlık alanı"na dönüştürmüş mühendis ve teknisyen kadrosuna sahiptir. Firmanın hedefi; SONTEK'in Türkiye'nin markası haline gelmesidir.

Merkez Adres: Bağdat Cad. No: 188/3 34865 Atalar Kartal-İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 383 84 83 - +90 216 383 77 11
Faks : +90 216 383 86 83

İmalat: Atatürk Cad. Birmes Yapı Kooperatifi B 8 No: 24 Aydınlı Tuzla-İstanbul/ Türkiye
Tel : +90 216 394 11 66
Faks : +90 216 394 23 99
Mail : sontek@sontekmuhendislik.com
www.sontekmuhendislik.com

SONTEK MÜHENDİSLİK GEMİ MAKİNA İNŞAAT SAN. VE DİŞ TİC. LTD. ŞTİ.

Established in 2005, SONTEK Mühendislik Gemi Makina İnşaat San. ve Dış Tic. Ltd. Şti. presents its advanced technology multipurpose storing tanks to use of industry and construction sectors by means of its customer-oriented contemporary approach of service. The company's motto is "Our job is to help multipurpose storing tanks meet with the life itself with highest level of user satisfaction". This is why, it has a team of engineers and technicians who could turn its subject into a "special area of expertise" across a reliable range. The goal of the firm is to make SONTEK the brand of Turkey.

Headquarters: Bağdat Cad. No: 188/3 34865 Atalar Kartal-İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 383 84 83 - +90 216 383 77 11
Fax : +90 216 383 86 83

Production Facility: Atatürk Cad. Birmes Yapı Kooperatifi B 8 No: 24 Aydınlı Tuzla-İstanbul/ Türkiye
Tel : +90 216 394 11 66
Fax : +90 216 394 23 99
Mail : sontek@sontekmuhendislik.com
www.sontekmuhendislik.com

**PI-ES GRUP**

PI-ES LTD. 2000 yılında gemi inşa, tamir ve bakım yapan bir şirket olarak kurulmuş daha sonra bünyesine; PI-ES Uluslararası Gözetim, PI-ES Sigorta Ekspertiz Hizmetleri ve ES-CAD Mühendislik Ltd. firmalarını katmıştır. PI-ES Uluslararası Gözetim; gemi ve yat kargo sömürleri, bunker & offhire hizmetlerini vermektedir. PI-ES Sigorta ise; nakliyat emtia, tekne ve mühendislik sigortalarında sigorta ekspertiz hizmetlerini gerçekleştirmektedir. ES-CAD Mühendislik de, ön tasarım, temel tasarım ve detay tasarım hizmetlerini vermektedir.

Adres : Dolaybağı Cad. Çınarlı Sok. No 7/1 34820 Anadolu Hisarı - Beykoz-İstanbul /Türkiye
Tel : +90 460 14 00
Faks : +90 460 14 01
Mail : info@pi-es.com
www.pi-es.com

PI-ES GRUP

PI-ES LTD was founded in 2000 as a company operating in shipbuilding, repair and maintenance, but later it merged with other companies like PI-ES Uluslararası Gözetim, PI-ES Sigorta Ekspertiz Hizmetleri ve ES-CAD Mühendislik. PI-ES Uluslararası Gözetim renders services such as ship and yacht courier surveys, bunker & off hire services. PI-ES Sigorta provides insurance expertise services in connection with shipping goods, boats and engineering insurance issues. Last but not least, ES-CAD Mühendislik is involved in preliminary design, basic design and detailed design services.

Address : Dolaybağı Cad. Çınarlı Sok. No 7/1 34820 Anadolu Hisarı - Beykoz-İstanbul /Türkiye
Tel : +90 460 14 00
Fax : +90 460 14 01
Mail : info@pi-es.com
www.pi-es.com

**TEGEM TEKNOLOJİK KORUMA SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.**

TEGEM, 1993 yılında İstanbul Tuzla'da iş hayatına başlamış, faaliyet alanı raspa ve boya olan müteahhit bir firmadır. TEGEM katılmış olduğu uluslararası ve ulusal projeleri başarıyla tamamlayarak konusunda marka olmuş bir firma olup, faaliyetine dört ana kolda devam etmektedir:

- Uluslararası köprü projeleri,
- Yeni inşa gemi projeleri, kimyasal tankerler, kuru yük gemileri,
- Tank coating projeleri,
- Tamir ve bakım gemi projeleri.

Bu alanların dışında askeri tersanelerde, NATO'ya bağlı uçak hangarlarının raspa, boya ve dekape işlerini başarıyla tamamlamış ve halen zaman zaman bu tür projelerde yer almaktadır.

TEGEM kurulduğu günden bugüne kadar en önemli sermayenin insan kaynağı olduğuna inanmış bir firmadır. Bu yüzden çalışanlarını sürekli geliştirmiş ve bugün tecrübeli, yetiştirilmiş, konusunun uzmanı olan bir işgücüne sahip olmuştur.

Adres : Evliya Çelebi Mah. Mehmet Akif Sok. No: 2/2 34944 Tuzla- İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 446 81 33
Faks : +90 216 446 81 37
Mail : tegem@tegem.com.tr
www.tegem.com.tr

TEGEM TEKNOLOJİK KORUMA SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

TEGEM is a contracting company established in Tuzla, İstanbul in 1993 and operates in scraper and paint works. Successfully completing international and national projects it has undertaken so far, TEGEM has become a trade mark in its field, and continued its activities in four different branches.

- International bridge projects,
- New ship building projects, chemical tankers, dry bulk vessels,
- Tank coating projects,
- Repair and maintenance ship projects.

In addition to all these areas, it has successfully completed scraper, painting and scouring works in military shipyards, and an aircraft hanger affiliated with NATO, and still undertakes similar projects from time to time. TEGEM has always believed that human resource is the most important capital since its establishment. Therefore, it has continuously developed its employees and created an experienced, trained and specialized labor force.

Address: Evliya Çelebi Mah. Mehmet Akif Sok. No: 2/2 34944 Tuzla- İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 446 81 33
Fax : +90 216 446 81 37
Mail : tegem@tegem.com.tr
www.tegem.com.tr

Ertuğrul Fırkateyni

Japonya ile Türkiye arasındaki ilişkilerin her zaman çok sıcak devam etmesinin en önemli nedenlerinden biri Ertuğrul Fırkateyni'dir. Japonya açıklarında batan Ertuğrul Fırkateyni'nin hikayesi bu sayımızın tarih bölümünü oluşturuyor. Bir kez daha şehitlerimizi saygıyla anıyoruz...

Kuşimoto deyince aklınıza ne gelir? Kuşimoto, Japonya'nın Honshu Adası'nın en güney noktasında küçük bir şehirdir. Kuşimoto'yu bizim için önemli kılan şey ise, Osmanlı İmparatorluğu zamanında 1890 yılında Ertuğrul Fırkateyni'nin Kuşimoto yakınlarında batmasıdır. Kesin olmamakla birlikte, yaklaşık 550 kişi bu hazin kazada hayatını kaybetmiştir. Mürettebatın 69 kişi bölge halkı tarafından kurtarılabilmiş ve tedavileri yapıldıktan sonra, Japon savaş gemileriyle Türkiye'ye dönmeleri sağlanmıştır. Türk Japon ilişkileri için önemli bir dönüm noktası olan bu olayı gelin tekrar hatırlayalım ve o günlere doğru tarih sayfaları arasında bir gezinti yapalım.

Ertuğrul Fırkateyni, Sultan Abdülaziz döneminde yaptırılmış ve 19 Ekim 1863 Pazartesi günü padişah huzurunda denize indirilmiştir. O tarihten bir sene sonra da İngiltere'de makine ve kazanları monte edilmiştir. Fırkateyn, İngiltere'den 1865'te yola çıkmış, Cherburg, Toulon gibi bazı İspanyol limanlarına uğrayıp, imparatorluğun başkenti İstanbul'a dönmüş ve Dolmabahçe Sarayı'nın önüne demirlemiştir. Bir süre burada kalan gemi, ardından da Haliç'e kapatılmıştır.

Ertuğrul Frigate

One of the major reasons why the relationship of Japan and Turkey has always been very close is Ertuğrul Frigate. The story of Ertuğrul Frigate, sinking offshore of Japan, constitutes the history section of this issue. We commemorate our martyrs with respect one more time.

What do you remember with Kuşimoto? Kuşimoto is a small city in the furthest southeast point of Honshu Island in Japan. What makes Kuşimoto so important for us is that Ertuğrul Frigate sank near Kuşimoto in 1890 in the Ottoman Era. Approximately 550 persons lost their lives at this accident. 69 persons from the crew could be saved by local people and after the treatment, they returned back to Turkey by Japanese battleships. Let's remember this event again, which is a historic moment for Turkey-Japan relations and let's take a journey to those days in the history.



Osmanlı - Japonya ilişkileri

1878 yılında bir Japon gemisi olan Seiki, Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaret ederek, Haliç'e demirlemiş ve on iki gün boyunca orada beklemiştir. Dönemin padişahı II. Abdülhamid tarafından geminin komutanı ve üç subayına birer nişan verilir. Bu ziyaret Osmanlı ile Japonya arasındaki ilk temas sayılmaktadır. Bu ziyaret ile başlayan ilişkiler, zaman içinde daha da sıcak hale gelir. 1887 tarihinde de Japon İmparatoru'nun yeğeni Prens Komatsu Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaret eder. Hatta Prens Komatsu ve heyetinin II. Abdülhamid tarafından çok iyi bir şekilde ağırlanmasından dolayı Japon İmparatoru padişaha bir teşekkür mektubu, çeşitli hediyeler ve Japonya'nın en büyük nişanı olan Büyük Krizantem Nişanı'nı gönderir. Bu, Japonya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında büyük bir dostluğun başlamasına vesile olur. Kendisine gelen hediyelerin altında kalmak istemeyen II. Abdülhamid de bunun üzerine, Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli nişanını gönderme kararı alır. Padişah, nişan ve hediyeleri göndermek için Ertuğrul Fırkateyni'ni seçer. Fırkateyn hem yelken, hem de makine ile hareket etmektedir. Üç direkli geminin ana hareket vasıtası yelkendir. 600 beygir gücündeki makinesi de yardımcı bir itici kuvvet oluşturmaktadır. 2 bin 400 ton ağırlığında ahşap bir gemi olan Ertuğrul Fırkateyni ne yazık ki 25 yaşındadır. Aslında bu tarihten yaklaşık bir yıl önce ahşap kısımları tamir görmüş olmakla birlikte, makine ve kazanların alt bölümüne hiç dokunulmamıştır.

Ertuğrul Fırkateyni'nin Japonya yolculuğu

14 Temmuz 1889'da Amiral Osman Paşa yönetiminde yola çıkan Ertuğrul Fırkateyni'nde imam, doktor, kâtip, fotoğrafçı dâhil 569 mürettebat bulunmaktadır. Ertuğrul'da, o yıl Bahriye Mektebi'ni bitiren genç teğmenler de vardır. Gemideki mürettebat sayısı çeşitli kaynaklarda farklı farklı belirtilmiştir. Süleyman Nutku, 54 subay ve 553 er olmak üzere toplam 607 kişiden bahsetmiştir. Bazı çalışmalarda da Ertuğrul'un mevcudu, toplam 609 kişi olarak görülmektedir. Gemi, Devlet-i Âli'nin ayakta olduğunu göstermek amacıyla limanlara uğraya uğraya yol almıştır. Ertuğrul Fırkateyni'nin uğradığı limanlar; Marmaris, Süveyş (Port Sait), Cidde, Aden, Bombay, Kolombo, Singapur, Saygon, Hong Kong, Nagasaki ve Kobe'dir. Ertuğrul, on bir ay süren yolculuğunda her limanda Müslüman halkın yoğun ilgisiyle karşılaşarak, 17 Haziran 1890'da Yokohama Limanı'na varır. Limana demirleyen Ertuğrul, Japonlar tarafından coşkuyla karşılanır. Amiral ve emrindeki heyet, Japon İmparatorunun Tokyo'daki sarayında kabul edilirler. Böylece padişahın emanetleri imparatora sunulur.

Yolculuğun kaderini kolera salgını belirler

1890 yılının Haziran ayında Yokohama limanına ulaşan gemi burada bir ay boyunca gerekli temasları sağlar ve en geç Ağustos'ta ayrılmak için hazırlıklara başlanır. İşte Ertuğrul Fırkateyni'nin kaderini belirleyen olaylar tam da bu sırada yaşanır. Geminin ayrılacağı günlerde Japonya'da kolera salgını baş gösterir. Ülkenin büyük kısmı bu salgın sebebiyle karantinaya alınır. Maalesef Ertuğrul da karantina bölgesinde kalmıştır. Bu salgın talihsizliklerin başlangıcı olur. Eylül ayı başlarında karantina kalktığında yeni bir sıkıntı çıkar Ertuğrul mürettebatının karşısına. Eylül ayı, Japonya için tayfun ayı demektir. Bu nedenle heyetten dönüşün birkaç hafta daha ertelemesi istenir, ancak İstanbul'dan "dönün" emri gelince, Ertuğrul 15 Eylül'de Yokohama Limanı'ndan demir alır, ancak bu yolculuk çok kısa sürer. Ertuğrul Fırkateyni çok geçmeden Kuşimoto açıklarında tayfuna yakalanır. Geminin önce mizana direği çöker, ancak bu

Ertuğrul Frigate was built in the Era of Sultan Abdülaziz and launched on October 19, 1863, Monday in the presence of the Sultan. One year after that date, the engines and boilers were mounted in England. The frigate departed from England in 1865, stopped by some Spanish ports such as Cherburg, Toulon etc. and returned back to Istanbul, the capital of the empire and anchored in front of Dolmabahçe Palace. The ship, staying there for a while, was kept in the Golden Horn afterwards.

**Ottoman-Japanese Relations**

A Japanese ship, Seiki, visited the Ottoman Empire in 1878 and anchored in the Golden Horn and waited there for twelve days. Abdülhamid the 2nd, the Sultan of the era, granted a medal to the captain of the ship and three officers. This visit is considered as the first contact between the Ottomans and Japan. The relations, beginning with this visit, became closer over the years. And in 1887, Prince Komatsu, the niece of Japanese Emperor visited Ottoman Empire. Moreover the Japanese Emperor sent a letter of thanks, several presents and the Great Chrysanthemum Medal, the greatest medal of Japan, to the Sultan for welcoming of the Prince Komatsu and his group by Abdülhamid the 2nd. This conduced towards beginning of a good friendship between Japan and the Ottoman Empire. Abdülhamid the 2nd, who did not want to remain under these presents, decided to send the most prestigious medal of the Ottoman Empire. The sultan chose Ertuğrul Frigate to send the medal and the presents. The frigate was operated with both sails and machinery. The main instrument of the three-mast ship for moving was the sails. And its machinery with 600 horsepower constituted an auxiliary driving force. Ertuğrul Frigate, a wooden ship with a weight of 2 thousand and 400 tons, was unfortunately 25 years old. Actually one year before this date, its wooden parts were repaired but the machinery and boilers were not touched at all.

Japanese Journey of Ertuğrul Frigate

There were 569 crew members including imams, doctors, clerks and photographers on Ertuğrul Frigate departing under the command of Admiral Osman Pasha on July 14, 1889. There were also young lieutenants who had finished the Naval School that year. The number of crew members on the ship was stated differently in several sources. Süleyman Nutku spoke of 607 persons in total, including 54 officers and 553 private soldiers. In some studies, the number of persons on Ertugrul is 609 in total. The ship sailed by stopping at the ports for the purpose of showing that the empire still survived. The ports by which Ertuğrul Frigate stopped were; Marmaris, Port Sait, Cidde, Aden, Bombay, Kolombo, Singapore, Saygon, Hong Kong, Nagasaki and Kobe. Ertuğrul encountered with great interest of the Muslim people at every port during its journey that lasted eleven months, and arrived at Yokohama Port on June 17, 1890. Anchoring the port, Ertuğrul was welcomed enthusiastically by Japanese people. The

SHIP INDUSTRY



tehlike geçici olarak bertaraf edilir. Ancak fırtınaya yakalanan gemi saat 23.00'te Oşima Adası'nın doğu ucundaki kayalıklara çarparak parçalanır. Batan gemiden sadece 69 denizci kurtulabilir. Amiral Osman Bey de dahil diğer m¼rettebat hayatını kaybeder. 69 denizcimiz ada balıkçılarının olađan¼st¼ çabaları ile kurtarılır. Kurtarılanlar Oşima k¼yl¼leri tarafından tedavi edilerek, her t¼rl¼ ihtiyaçları karşılanır.

Japonya'da şehitlik

Bu trajik olayın ardından Oshima yakınlarındaki Kushimoto'da, Ertuğrul Fırkateyni'nde hayatını kaybedenler için bir şehitlik yapılmıştır. Korkunç kaza, T¼rk-Japon halklarını daha da yakınlaştırır. Hatta Torajiro Yamada isimli bir Japon, şehit yakınları ve kazazedeler için yardım kampanyası d¼zenler. Toplanan para aynı kişi tarafından d¼nemin padişahına teslim edilir. Hayatta kalan 69 denizci, Japonya İmparatoru'nun talimatıyla Hiei ve Kongo isimli iki askeri gemi ile İstanbul'a g¼nderilir ve kazada ¼lenlerin anısına Kuşimoto'da bir anıt yapılır. İlk anıt Japonlar tarafından 1891'de dikilirken, 1929 yılında yine Japonlar tarafından genişletilir. Şehitlik Anıtı, 3 Haziran 1929 tarihinde Japon İmparatoru tarafından da ziyaret edilir. 1937'de T¼rkiye tarafından restore edilen anıt ¼n¼nde, her yıl d¼zenli olarak anma t¼renleri yapılmaktadır. Kuşimoto aynı zamanda Mersin ve Yakakent ile kardeş şehirdir. Kuşimoto'da bir de m¼ze bulunmaktadır. 1974 yılında inşa edilen "T¼rk M¼zesi"nde Ertuğrul Fırkateyni'nin maketi, gemideki asker ve komutanların fotoğrafları ve heykelleri bulunmaktadır. Ertuğrul Fırkateyni'ndeki şehitler arasında Hasan Ali Y¼cel'in annesi Neyyire Hanım tarafından dedesi ve Can Y¼cel'in b¼y¼k dedesi Kaptan Ali Bey de vardır. Japonya'da sulara g¼m¼len Ertuğrul Fırkateyni'nin batığının tespiti, bulunabilen kalıntıların su ¼st¼ne çıkarılması ve daha ¼nemlisi şehit olan 550 denizcinin anısının canlandırılması için bir proje başlatılır. Proje çerçevesinde ilk araştırma alışmaları, T¼rkiye'den ve d¼nyadan sualtı arkeolojisinin en ¼nemli isimlerinden oluşan bir ekip tarafından 8-27 Ocak 2007 tarihinde yapılmıştır. Beşinci yılına giren Ertuğrul Fırkateyni - Japonya'da bir Osmanlı Gemisi Projesi, 2010 yılında da devam edecek. T¼rkiye'de Japon Yılı olarak kabul edilen 2010'un Ertuğrul Projesi açısından ¼nemli bir yıl olması bekleniyor. Yılın ikinci yarısından itibaren geminin kalıntılarının ve gemiden ıkarılan eserlerin başta Mersin ve Bodrum olmak ¼zere bir ok sahil kentinde sergilenmesi planlanıyor.

admiral and the group under his order were accepted to the palace of Japanese Emperor in Tokyo. So the entrusts of the sultan were submitted to the emperor there.

Epidemic Cholera Sealing the Journey's Fate

The ship reaching Yokohama Port on June 1890 made the necessary contacts there and started to get prepared for leaving in August at the latest. The events sealing the fate of Ertuğrul Frigate occurred just at that time. An epidemic cholera appeared in Japan on the days when the ship was about to leave. A large part of the country was quarantined due to this epidemic. Unfortunately Ertuğrul remained within the quarantined area. This epidemic was the beginning of its bad fortune. Ertuğrul Crew encountered with another problem at the beginning of September when the quarantine was removed. September meant the month of typhoon to Japanese people. So the group was asked to postpone returning for a couple of weeks more. But since they received an order from Istanbul for their return, Ertuğrul departed from Yokohama Port On September 15. However this journey lasted very short. Ertuğrul Frigate was caught by typhoon offshore of Kuşimoto after a while. First the mizzenmast of the ship was collapsed but this danger was permanently defeated. The ship, caught in a storm, was broken down after crashing the rocks in the east of Oşima Island at 11.00 pm. Only 69 seamen were saved from the ship sunk. All other crew including Admiral Osman lost their lives. 69 seamen were saved with extraordinary efforts of the island's fishermen. The persons saved were treated by Oşima villagers and all their needs were satisfied.

Cemetery in Japan

Following those tragic events, a cemetery was built in Kushimoto near Oshima for the persons died in Ertuğrul Frigate. Terrifying accident caused the Turkish-Japanese people to become closer. Furthermore, a Japanese named Torajiro Yamada organized a fund drive for martyrs' relatives and accident victims. The money collected was delivered to the Sultan of the time by the same person. 69 surviving seaman were sent to Istanbul by two military ships called Hiei and Kongo with the order of Japanese Emperor and a monument was erected for the memory of the persons died in the accident in Kuşimoto. As the first monument was erected by Japanese in 1891, it was expanded by Japanese again in 1929. The Cemetery Monument was visited by Japanese Emperor on June 3, 1929. Memorial ceremonies were arranged in front of the monument renovated by Turkey in 1937 regularly every year. At the same time, Kuşimoto is a sister city with Mersin and Yakakent. There is also a museum in Kuşimoto. There are a model of Ertuğrul Frigate, the photos and sculptures of soldiers and commanders on the ship in the "Turkish Museum" built in 1974. The grandfather of Hasan Ali Y¼cel from his mother Ms. Neyyire's side and the Captain Ali, the great-grandfather of Can Y¼cel were also among those martyrs. A project was started in order to find the sunken Ertuğrul Frigate, sinking into waters in Japan, to take the ruins out of the sea and more importantly, to vitalize the memories of 550 dead seamen. The first search within this project was performed by a team composed of the leading underwater archeologists from Turkey and around the world on January 8-27, 2007. The five year old project of "Ertuğrul Frigate-an Ottoman Ship in Japan", is to continue in 2010, as well. The year 2010, adopted as a Japanese Year in Turkey, is expected to be a remarkable year in terms of Ertuğrul Project. It is planned that the ruins and the pieces extracted from the ship will be exhibited in many coastal cities, including Mersin and Bodrum primarily as from the second half of the year.