

Gemi Sanayi

Ship Industry Magazine YIL/YEAR:3 SAYI / ISSUE:20 TEMMUZ-AĞUSTOS / July-August 2010



Gemi Sanayicileri AB'ye Bir Adım Daha Yaklaştı

Ship Industrialists are One Step Closer to EU

> **M. M. van Gulpen :**
Daha Karmaşık Gemilere
Yönelin

*Concentrate on More
Complicated Ships*

> **Paola Lancellotti:**
Teknolojimiz Var,
Sıra Uygulamada

*We have Technology,
Now is The Time For Practice*

> **Ali Eser:**
Denizcilikte Ahenk
Olmalı

*There should be harmony
in maritime*



INTERFERRY
www.interferry.com.tr



IDO

www.ido.com.tr
(0212) 444 4 436

DÜNYA LİDERİ



BURSA GÜZELYALI HIZLI FERİBOT İSKELESİ

DEĞİŞİMİN GÜCÜ

Kalite ve mükemmellik anlayışı ile İDO,
83 iskelesini baştan aşağıya yeniledi...



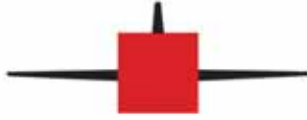
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

hepsi BALNAK'ta

Balnak müşterilerinin ihtiyaçlarına uygun, esnek ve etkili çözümler üretir. Uluslararası nakliyeden gümrüklemeye, antrepo işletmeciliğinden katma değerli hizmetlere ve paketlemeye, yurt içi parsiyel dağıtımdan, mağaza dağıtımlarına kadar aradığınız hizmetleri ve daha fazlasını bulacağınız tek adres: BALNAK



BALNAK
TAŞINACAK
MALZEMENİZİ
DİLEDİĞİNİZ
NOKTADAN ALIR.



UYGUN ULAŞIM
ARAÇLARIYLA
TAŞIR.



GÜMRÜKLEME
İŞLEMLERİNİ
GERÇEKLEŞTİRİR.



KOŞULLARA
UYGUN
ŞEKİLDE
DEPOLAR.



VE SORUNSUZ
BİR ŞEKİLDE
DİLEDİĞİNİZ
NOKTAYA
TESLİM EDER.

YAŞAM MAHALLERİ

- DEKORATİF PANEL
- İZOLASYON
- İNCE SAÇ KAPLAMA İŞLERİ

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



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

www.antdenizcilik.com / e-mail: ant@antdenizcilik.com

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

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



ESAB Distribütörü



ATEŞ İNŞAAT SAN. TAAH. TİC. A.Ş.

Merkez:

Seyhan Cd.No: 31 Ateş İşhanı
Seyhan/Adana

T: 0322 352 78 80

F: 0322 351 92 78

Şube:

Keresteciler Sitesi Palmiye Cd.
No: 58 Yüreğir/Adana

T: 0322 346 02 59

F: 0322 346 02 91

Şube:

75.Yıl Cd.No:5 Hadımköy
Çatalca/ İstanbul

T: 0212 771 12 12

F: 0212 771 12 19



TEMMUZ - AĞUSTOS / July-August 2010
Yıl / Year 3 Sayı / Number 20

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 Yazışları 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 ÖzsanOrtaođu 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 BaldođanGemi 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-sürelî yayındır. İki ayda bir yayımlanır.

Yayının Dili / Publication Language

Türkçe-İngilizce / Turkish-English

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

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

Baskı / Print

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.....	28
> Söyleşi / Dialog.....	42
W. M. van Gulpen: "Daha Karmaşık Gemilere Yönelin"	
W. M. van Gulpen: "Concentrated on More Complicated Ships"	
> Söyleşi / Dialog.....	48
Paola Lancellotti: Teknolojimiz Var, Sıra Uygulamada	
Paola Lancellotti: We Have Technology, now is the for practice	
> Sektörden / Our Sector	54
Özdemir Ataseven: Rekabet için OSB Şart	
Özdemir Ataseven: OIZ is a Requisite for Competition	
> Akademi/ Academy.....	58
Ahmet Dursun Alkan: Krize Karşı Sektör Ortakları Harekete Geçti	
Sector Partners in Actions Against the Crisis	
> Bir Yol Hikayesi / A Road Story.....	64
Ali Eser: Denizcilikte Ahenk Olmalı	
Ali Eser: There should be Harmony in Maritime	
> Analiz / Analysis.....	70
Yaşar Duran Aytaş: Gemi Geri Dönüşüm Sektörünün Ülkemizdeki Durumu	
Yaşar Duran Aytaş: Ship Recycling Industry in Our County Status	
> Avrupa Birliği / European Union	74
Kemal Battal: Avrupa'dan KOBİ'lere Destek Kredisi	
Kemal Battal: Support Loan to SMEs from Europe	

POLIMAR

polimarshipping.com

SERVING YOU
from A to Z

Polimar is your shipping agency in Tuzla Bay / Turkey

from start to finish

Polimar Shipping Agency are the people behind the repair and maintenance project of the Scarebeo 6 platform belonging to Saipem S.p.A. With our experiences from the past we determine and shape today's Turkish Marine sectors requirements.



Geri Sayım Başladı

Dünyayı sarsan ekonomik kriz artık son demlerini yaşıyor. Artık "kara göründü" dersek pek de yanlış konuşmuş olmayız. Kriz sonrası Türk denizcilik sektörü uluslararası sularda eksikliklerini tamamlamış, güvenle seyretmeye devam edecektir. Kriz sürecinde sektörümüzün iş yoğunluğu azaldı. Bunu fırsata dönüştürmeyi bilen kuruluşlar, kurumsallaşma yönünde çalışmalarına başladılar. AR-Ge, inovasyon, yeni teknolojilerin takibi yeni dönemin getireceklerine büyük bir hazırlığı teşkil edecektir. Eğitim konusunda da bu dönemi iyi değerlendirenler oldu. Gemi Sanayicileri Derneği'nin (GESAD) katkısı aşındırıcı birçok kişi eğitim alanında derneğimizden büyük fayda gördü. GESAD'ın özellikle eğitim alanındaki çalışmalarını burada bir kez daha yürekten kutluyoruz. Böylece sektördeki kaliteli işgücü oranı da gittikçe artmaya başladı. Bunlar kriz gibi çok yıkıcı bir haberin ardından gelen bahar rüzgarları gibi güzel ve olumlu haberler.

Bu dönemde GESAD'ın yaptığı en büyük çalışmalardan biri ise Avrupa Deniz Ekipmanları Kurulu (European Marine Equipment Council-EMEC), genel kurulunu GESAD evsahipliğinde ilk defa İstanbul'da gerçekleştirmiş olmasıdır. Avrupa deniz ekipmanları sektöründe rekabet, çevre politikaları ile teknoloji ve inovasyon yatırımlarının konuşulduğu genel kurul, Türkiye gemi yan sanayicilerinin Avrupa ile bütünleşmesi ve ortak politika üretimine katılması açısından son derece önemli olmuştur.

EMEC, bugün gemi inşa için sağlanan tüm ekipman ve hizmetler, dönüştürme, gemilerin bakım ve onarım alanlarında faaliyet gösteren yaklaşık 1.300 şirketi temsil ediyor. Kurul özellikle sertifikalandırma, kalite standartları gibi konularda adil rekabet koşullarının sağlanması ve çevresel faktörlerin azaltılması için önemli bir işlev üstleniyor. Avrupa Birliği (AB) çapında yıllık cirosu 42 milyar euro olan bu sektör, dünya pazarının da yüzde 40'ını oluşturuyor. Bu sektör yarattığı 500 bine yakın istihdam ile hem Avrupa, hem de dünya ekonomisi için önemli bir rol oynuyor.

Burada adil rekabet koşullarının sağlanması şartını tekrar vurgulamak istiyorum. Bilindiği gibi Türkiye yatırımlarıyla gelişmekte olan bir ülke. Hele ki gemi sanayi sektörüne baktığımızda, özellikle 2008 yılına kadar ciddi büyüme trendi yakalamış durumdaydık. Kriz sonrası bu trendi yeniden yakalamak "Denizci millet, denizci ülke" olma yolundaki çaba ve gayretlerimize ancak kaldığımız yerden devam etmekle mümkün olabilir. Bu nedenle yine GESAD tarafından yürütülen Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin de son aşamaya geldiğini belirterek, bunun son derece önemli bir çalışma olduğunun bir kez daha altını çizmek istiyorum. Küreselleşme büyük bir Pazar olarak tüm gerçekliğiyle karşımızda dururken rekabet artık kaçınılmazdır. Bu yarışta krizde kendine zemin hazırlayanlar daha çabuk ilerleyecek, daha çok kurumsallaşan, Ar-Ge'ye, inovasyona, teknolojiye önem veren hep bir adım daha önde olacaktır. Kısacası tünelin ucunda ışık göründü ve geri sayım başladı. İlk start alanları yine buradan, yani bu satırlardan izleyecek ve sizlerle de paylaşacağız.

Türk denizciliğinin yolu açık ve aydınlık olsun...

Hakkı ŞEN
Genel Yayın Yönetmeni

The Countdown Begins

The economic crisis that has shaken the world has almost come to an end. It won't be totally wrong to say that "we are almost there". After the crisis, Turkish maritime sector by overcoming the inefficiencies and inadequacies at international waters is now ready to navigate safely. During the crisis the amount of work load of our sector has decreased; however, some corporations, which managed to transform this unfortunate condition into an opportunity, have been working their way into institutionalization. In this vein, R&D, innovations, pursuing new technologies constitute the big preparation for the new era. As for the training some has taken the advantage of this period, too. Many people got training from our association with persistent visits to Turkish Association of Ship Industrialists (GESAD). We sincerely congratulate GESAD's works, especially in regards to training. Thanks to their training, the amount of qualified workforce in the sector has been gradually increased. These are among the good and positive news such as a spring breeze after very destructive news of the crisis.

During this period, one of the biggest contributions of GESAD was to organize and host the general assembly of European Marine Equipment Council (EMEC) for the first time in Istanbul. The main topics that were discussed in the general assembly include; the ongoing competition within European marine equipment sector, environmental politics and investments regarding technology and innovation. Moreover, this assembly has been crucial for Turkish ship supply industry to build a closer integration with Europe and generate common political strategies.

Today, EMEC represents approximately 1,300 firms that operate in the areas such as manufacturing of all equipment and services that are necessary for shipbuilding, renovation, ship maintenance and repair. The Council has been undertaking functions particularly related to providing certificates and determining quality standards in order to maintain conditions for fair competition and decreasing environmental factors. This sector, which has an annual turnover of 42 billion Euros within European Union (EU), constitutes 40 per cent of world market. It plays an important role both for European economy and world economy since it generates an employment opportunity for approximately 500 thousand people.

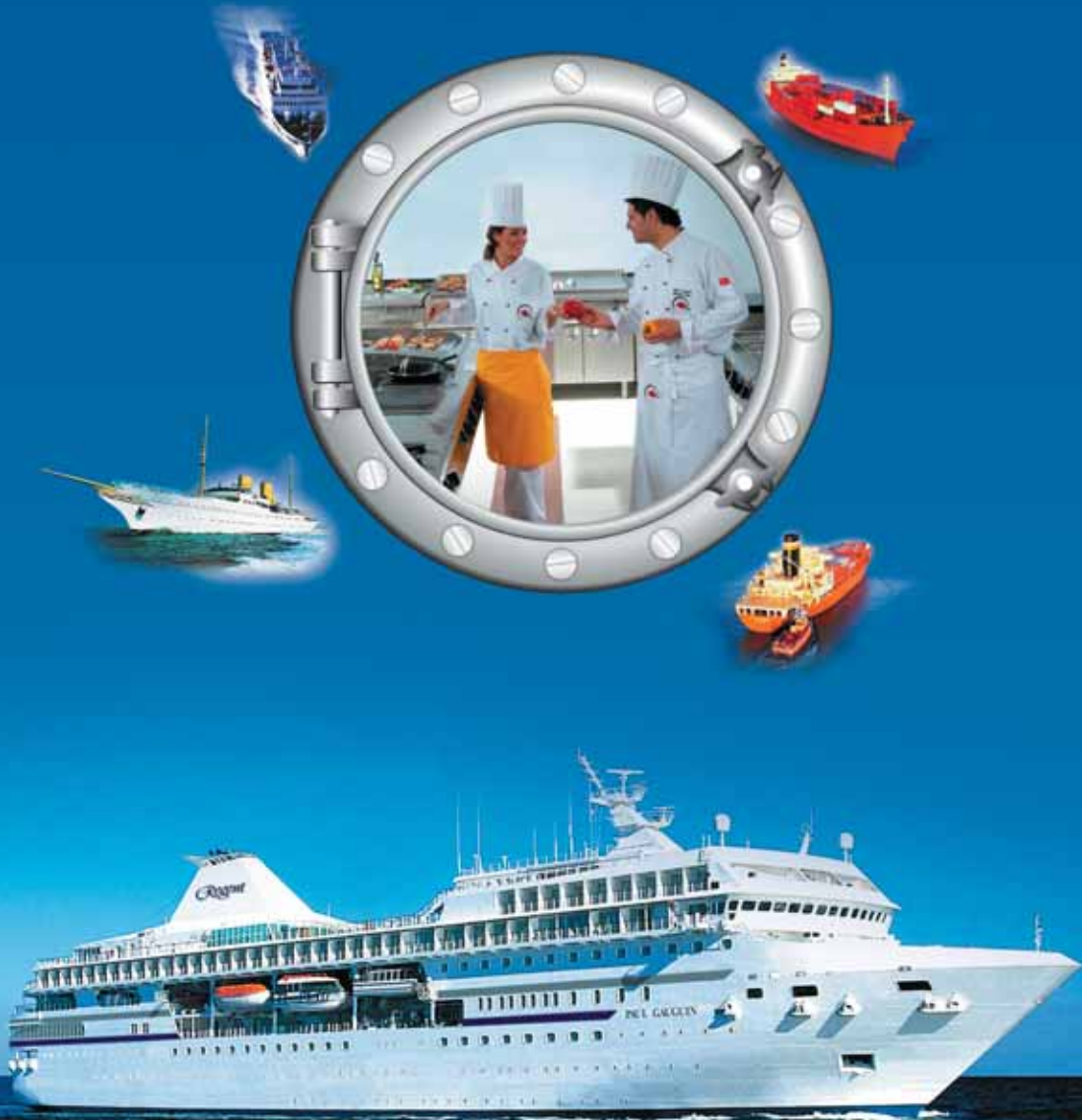
I would like to emphasize the condition of ensuring fair competition. As it is known, Turkey is a developing country with its investments. When we evaluate the ship industry, especially, until the year of 2008 a serious growing trend can be witnessed. After the crisis, in order to catch up with this trend again, we should start where left from and continue to struggle to realize our endeavors to become a "Maritime nation, maritime country". Therefore, GESAD's another project should be noted by highlighting its importance regarding Ship Specialized Organized Industry Zone which has reached to its final phase. While globalization as a concrete reality shapes the markets, we can no longer avoid competition. In this competition, corporations that set the stage by getting more institutionalized and by taking into account R&D, innovation, and technology, will be one step ahead of their rivals. In short, the light at the end of the tunnel has appeared and the countdown has begun. We will be following the leaders who gave first start and share with you through these lines again.

We wish a safe trip to Turkish maritime ...God speed!

Hakkı ŞEN
Executive Editor

İNOKSAN MUTFAK®

www.geminoks.com



www.markaloji.com

Gemi mutfağı kurmak, uzmanlık ister!



Türkiye'nin öncü firması İnoksan, gemi mutfağı konusundaki geçmiş deneyimleriyle, modern ve ergonomik gemi mutfakları kuruyor.

Büyük İşler İçin Büyük Düşünmek Gerekir



Ziya Gökalp: GESAD Başkanı

İki yıl öncesine, yani 2008 yılının sonuna kadar başarılarından bahsediyorduk. Gemi sanayiinde yaşanan inanılmaz gelişmeler, gemi sanayimizi ülkemizin parlayan yıldızı yaptı. Hızlı büyümenin sıkıntılarını yaşarken, Türkiye kısa zamanda Tuzla'yı ve tersaneleri tanıdı.

Son 5-6 yılda ülkemizde 1450'li yıllardan beri kurulan tersane sayısı kadar yeni tersaneler kurduk. Yakın zamana kadar 45 tersanemiz varken, bugün 66 adet tersanemiz bulunuyor. Denizcilik Müsteşarlığımızın verilerine göre, yönetmeliğe uygun 60 tersanemiz yatırım halinde. Gemi inşa büyüdükçe birçok eksiklik görülmeye başladı. Sıkıntılar belirdi. Gemi yan sanayimiz, gemi teçhizat üretimimiz yetersiz kaldı. Parlayan yıldızları aydınlatacak bir güneş gerekiyordu.

Gelişen teknolojiye ayak uydurmak, katkıda bulunmak, denizcilik sektöründe Ar-Ge ve yenilik çalışmalarına, eğitim-öğretim faaliyetlerine katkıda

Great Works Needs Great Thinking

Ziya Gökalp: Chairman of GESAD

Until two years ago the end of 2008, we were talking about the success that was achieved by our ship industry. Parallel with growth worldwide; this sector became the shining star of our country. During this period of high growth our country came to know better the potential of the Tuzla shipyards. In the last 5 - 6 years alone 45 new shipyards came into service more than shipyards ever built since 1450! Today Turkey boasts a total of 66 active shipyards. According to the data given by the Under Secretariat of Maritime Affairs, an additional 60 yards are in various phases of establishment. With this huge increase in shipbuilding capacity, our country has experienced difficulties due to the insufficient development of its Ship supply industry as well as the need for higher quality products made locally in meeting international standards for marine equipment. A bright new sun was needed to complement the shining star of our ship industry.

To keep up with developing technologies, to provide innovative education and training activities for a new generation of engineers and technicians, to manufacture equipment satisfying international standards of quality and certifications, to meet environmental safety standards and most of all to reduce the import dependency of equipment needed by our shipbuilding industry and finally to ensure a balanced growth in all levels of our marine industry for our country, GESAD initiated the Ship Specialized Organized Industry Zone (GIOSB) Project with the full participation of all our members and the active support of our government.

bulunmak, uluslararası standartlarda belgelendirilmiş çevreci malzemeler üretmek, standartlaşmayı sağlamak, birlikteliği ve koordinasyonu sağlamak, gemi inşamızı dışa bağımlılıktan kurtarmak ve ülkemizde elimize geçen bir fırsatın devamlılığını sağlamak için, GESAD tüm üyelerinin katılımıyla Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi projesini başlattı.

Büyük işleri başarmak için büyük düşünmek gerekir. 2008 yılı sonunda uluslararası finans krizi geldi. Dünya ekonomisi sarsıldı. Gemi siparişleri iptal edildi. Gemiler işsiz kaldı. Birçok ülke bu stratejik sektörü ayakta tutmak için doğrudan destekler verdi. Kapanan tersaneler zor açılır.

Gemi sanayinin önemini iyi görüp, kriz sonrası stratejilerini zamanında uygulamaya koyan Uzakdoğu ülkeleri; 2010 yılının ilk çeyreği sonrası, ekonomik krizin etkilerini kaybetmesi ve yeniden dünya ticaretinde yaşanan olumlu gelişmelerle tüm siparişleri almaya ve rekabet üstünlüğünü tartışmasız ele geçirmeye başladılar.

Avrupa ve Türkiye;

Son yıllarda özel amaçlı gemilerin, butik tankerlerin inşa edildiği bu kesim kendi stratejisini iyi çizip uygulamaya geçmelidir. Teknoloji üstünlüğü, yenilikçi ve yenilenebilir gelişmelerin merkezi olan Avrupa, "gemi teçhizatları" üretiminde üstünlüğünü yeniden ele geçirmeli. AB ülkeleri bu konuda gemi sanayine verecekleri "destek çalışmalarına" başladılar bile. Bu konuda bizim iddialı girişimimiz GESAD tarafından yürütülen GIOSB projesi.

GIOSB çalışmalarımız bu ay içinde tamamlanmak üzere. Bu satırlardan bu proje hakkında çok şey yazdık. Önemi belirttik. 4 yıldır uğraşıldı. Kapılardan döndük. Başarma uğruna yıkılmadık. İyi günler geçti, büyüdük. Kriz geldi, ayakta kaldık, sabrettik, yağımızla kavrulduk. Şimdi kötü günler geçiyor.

GIOSB'mizin kuruluşu tamamlanmak üzere. Başarma gücümüzle olmayacak şeyleri olacak hale getirmeliyiz. Bu uğurda gecemizi gündüzümüze katıp, elimizden geleni ortaya koyalım. Zekamızı, tecrübemizi, her krizde ayakta kalabilme hünerimizi bir araya getirelim. Beraberce düşünüp, beraberce başaracağız. Her derdin devası, her hastalığın ilacı vardır. Misak-ı İktisadi ruh yeniden canlanacak.

Başarı olup çıkmayı bekleyen, bir güneş var içimizde. Artık bu güneş doğmalı, gemi sanayimiz parlayan yıldızdı. Yıldızlar parlar, yükselen güneş olunca yıldızlar bile sönük kalır. Dileklerimiz kabul edilmek üzere.

Bu güzel gelişmelerle bu ayda İslam aleminin yaşadığı mübarek Ramazan ayını ve hepinizin Ramazan Bayramını kutlar; hayırlara, güzelliklere vesile olmasını dilerim.

Great works needs great thinking. At the end of 2008 we have faced an unprecedented financial crisis. The World economy capsized! Huge amount of new orders were cancelled. Ships remained unemployed. Turkish Shipyards experienced many cancelations and delays in the Orders they had booked. Countries worldwide have applied direct and indirect incentives to keep alive this strategic sector. Without doubt it is difficult to re-operate closed shipyards. During the crisis, the Far East countries, considered well the importance of this sector and applied appropriate strategies without wasting time and therefore succeeded in capturing almost all the new orders during the crisis with their competitive superiority due to low wages and exchange rates. In the first half of 2010 while the crisis was somewhat diminishing some positive increase are now being seen in global commerce.

Europe and Turkey;

It is our feeling in Turkey that Europe traditionally known in the industry for building sophisticated and specific purpose ships and boutique tankers with superior know how and technology and possessing the undisputed reputation for building ships with the highest quality has to once more gain superiority in this strategic industry. This can only be achieved with innovative and cost effective marine equipment manufacturing. Many European countries have already initiated sector support studies. In this regard we have an ambitious initiative that will complement European initiatives and that is the GIOSB project executed by GESAD.

The official procedures for establishing GIOSB are expected to be completed within the month. We have spoken and written many words and stressed its importance time and time, again and again. Ladies and Gentleman... an effort that has continued uninterrupted for four years... The crisis came and departed but we remained alive, with the will to patiently continue to row our boat in complete confidence in our future.

The establishment of our GIOSB will be soon completed. With the potency of succeeding we must now cope with overcoming impossibilities. Let us perform our best by working day and night. Let us combine our talents, experience and capabilities that we have demonstrated to overcome each crisis. We will think together and succeed together. There is always a remedy for any trouble; there is a medicine for each disease. Our spirit and energy in achieving our goals and overcoming any difficulties will not be denied.

There exists a sun inside each of us. With confidence of our success it rises. Our ship industry is a shining star. But when the sun rises it shines greater than any other star in the sky. Then our wishes will nearly come true.

With this occasion, we want to thank all of you for sharing this good news with us and wish you all a happy month of Ramadan.



Open-Partially & Totally Enclosed - Freefall

LIFEBOATS

Slow speed & Fast

RESCUE



BOATS

BOXES & CABINETS

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



WET UNITS

for Ships & Offshore Installations



HOOK RELEASE DEVICES



GEPa - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

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

e-mail: info@gepafiberglass.com web page: www.gepafiberglass.com

Gemi Sanayicileri AB'ye Bir Adım Daha Yaklaştı

Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu (EMEC), Gemi Sanayicileri Derneği'nin (GESAD) evsahipliğinde genel kurul toplantısını İstanbul'da gerçekleştirdi. Ayrıca sektör temsilcilerini bilgilendirmeye yönelik bir seminer de yapıldı. Seminerde AB içinde sektörün durumu ve Türkiye'nin potansiyeli ele alındı. Toplantılar, Türkiye gemi yan sanayinin Avrupa Birliği içerisinde rekabetçiliğe ve düzenlemelere uyum sağlaması açısından büyük önem taşıyor.

Avrupalı gemi yan sanayicilerinin çatı kuruluşu olan Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu (European Marine Equipment Council-EMEC), genel kurulunu Gemi Sanayicileri Derneği'nin (GESAD) evsahipliğinde ilk defa İstanbul'da gerçekleştirdi. Avrupa deniz ekipmanları sektöründe rekabet, çevre politikaları ile teknoloji ve inovasyon yatırımlarının konuşulduğu genel kurul toplantısı hem Türkiye gemi yan sanayicilerinin Avrupa ile bütünleşmesi, hem de ortak politika üretimine katılması açısından büyük önem taşıyor. Avrupa ülkelerinden hemen hemen her ülkenin temsilcisinin katıldığı atölye tarzında yapılan genel kurul toplantısı sabah ve öğle oturumlarından oluştu. Toplantılar sonrasında ise GESAD tarafından, denizcilik sektörünün yerli ve yabancı temsilcileri ve basın katıldığı bir kokteyl verildi. Ataköy Sheraton Otel'de yapılan kokteyde sektöre katkılarından dolayı EMEC Başkanı Van Gulpen, EMEC Genel Sekreteri Paola Angelotti ve Türk Loydu Başkanı Prof. Dr. Mustafa İnşel'e birer plaket sunuldu.

Trans-Avrasya potansiyeli

EMEC Genel Kurulu sonrasında Türkiye Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinasyonunda Gemi Sanayicileri Derneği (GESAD) ve Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu işbirliği ile 'Avrupa Konseyi'nin deniz ekipmanları sektörüne yönelik faaliyetleri ve Trans-Avrasya Bölgesi'nin Potansiyeli' başlıklı bir seminer düzenlendi. Moderatörlüğünü Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan'ın yaptığı seminerde Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu ve Deniz Ticaret Odası (DTO) Başkanı Metin Kalkavan'a da birer plaket verildi. Yerli ve yabancı sektör temsilcilerinden oluşan yaklaşık 70 kişinin katılımıyla gerçekleşen seminerde hem Avrupa Birliği (AB) içerisindeki düzenlemeler, hem de Türkiye'nin sektördeki potansiyeli konusunda bilgilendirme yapıldı, görüş alışverişinde bulunuldu. Seminerin açılışında Denizlik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, GESAD Başkanı Ziya Gökçalp, EMEC Başkanı W.M. Van Gulpen ve DTO Başkanı Metin Kalkavan kısa birer konuşma yaptılar.

Ship Industrialists are One Step Closer to EU

European Marine Equipment Council (EMEC) held its general assembly in Istanbul, hosted by Turkish Association of Ship Industrialists (GESAD). In addition, a seminar was held to inform the sector representatives. Sector's position in EU and Turkey's potential were discussed in the seminar. Meetings are of great importance in terms of Turkish ship sub-industry's alignment to the competition and regulations inside European Union.





Bölgesel işbirliği gerekli

Türkiye'nin Beyaz Liste'ye girmesiyle denizcilikte prestijinin arttığını, gemi inşa tarafında ise özellikle yatçıların ödülleri aldığına dikkat çeken Denizlik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, Türkiye'nin denizcilik sektörlerinde yurtdışı ile işbirliğinin önemine değindi. Avrupa'daki deniz emniyetini arttırmak amacıyla kurulan Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) ile ortak çalışmalarının aktif olarak devam ettiğini hatırlatan Naiboğlu, "Denizcilik eğitimindeki EMSA'nın denetimlerinden sıfır eksikle geçildi. Türk denizcisi, Türk gemi adamı, Avrupa Birliği üyesi ülkelerde kendi ülkesinde çalışıyor gibi iş bulacak" diye sözlerine devam etti. İstihdam edilen her bir tersane işçisinin yan sanayide 6 işçiye istihdam yarattığını söyleyen Naiboğlu, deniz teçhizatı ve tedarikçilerinin faaliyetlerinde bölgesel işbirliğine ihtiyaç olduğunu, seminerin buna önemli bir örnek olduğunu söyledi. Seminerin Avrupa ile işbirliğini artırması temennisinde bulunan Naiboğlu, sözlerini seminere destek veren herkese teşekkür ederek bitirdi.

Hedef: Sıfır emisyonlu gemiler

Seminerin açılış konuşmasında, EMEC Genel Kurulu'nu Türkiye'de ağırlamaktan büyük onur duyduklarını söyleyen GESAD Başkanı Ziya Gökalgp Avrupa ile işbirliğine büyük önem verdiklerini önemle vurguladı. Bu işbirliği sayesinde Türkiye'nin Avrupa piyasasında daha rekabetçi olacağına ve yasal düzenlemeleri etkileme kapasitesi kazanacağına işaret eden Gökalgp, hem teknoloji hem de çevresel yatırımlarda EMEC'in Türkiye için önemli bir motivasyon sağlayacağını vurguladı. Gökalgp şöyle devam etti: "Çeşitli değerlendirmelerin yapılacağı seminerin gemi sanayinin kriz sonrası yapılanmasına katkıda bulunacağını ümit ediyorum. Gemi sanayinde gelişmekte olan yeni teknolojiler çevreye duyarlı yeni çalışmalar kısa zaman içinde gemi inşa sanayinde olumlu gelişmelere neden olacaktır" diyen Gökalgp, teknolojinin sektör için önemine vurgu yaparak sözlerini şöyle sürdürdü: "Gemi sanayi yenilikçi yapısıyla diğer sektörlerini de olumlu yönde etkilemektedir. Bu sektörün artık sadece sektörel gelişmelere bırakılmayıp ülkelerin desteğinin artırıldığı bir yapılandırmaya kavuşturulması önem kazanmaktadır. Gemi sanayinde yapılan yatırımlar ilerde dünya taşımacılığının sıfır emisyonlu gemilerle yapılmasını sağlayacaktır. Temiz çevre ve yeşil dünya için hepimizden elimizden geleni yapmalıyız."

European Marine Equipment Council (EMEC), the Umbrella organization of European ship sub-industrialists, held its general assembly in Istanbul for the first time and it is hosted by Turkish Association of Ship Industrialists (GESAD). The general assembly, where competition in European marine equipment sector, environmental policies, and technology and innovation investments were discussed, is of great importance in terms of both integration of Turkish ship sub-industrialists with Europe and their participation in making of common policies. The general assembly which was held in form of a workshop with attendance of representatives of almost all European countries consisted of morning and afternoon sessions. Following the meetings, GESAD threw a cocktail party for local and foreign representatives of maritime sector and the press in Ataköy Sheraton Hotel and the Chairman of EMEC Van Gulpen, General Secretary of EMEC Paola Angelotti and Chairman of Turkish Lloyd Mustafa İnel were presented with a plaque for their contribution to the sector.

Trans-Euroasia potential

After EMEC General Assembly, a seminar titled "European Community Actions on Marine Equipment and Potential of Trans-Eurasia" was organized by the Turkish Association of Ship Industrialists (GESAD) and European Marine Equipment Council under the coordination of Turkish Ministry of Transport. In the seminar moderated by Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan, Undersecretary of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu and Chairman of Chamber of Shipping Metin Kalkavan were given plaques. With nearly 70 participants composed of local and foreign sector representatives, information was given and ideas were exchanged in the seminar both on regulations inside European Union (EU) and Turkey's potential in the sector. Undersecretary of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu, Chairman of GESAD Ziya Gökalgp, Chairman of EMEC W.M. Van Gulpen and Chairman of Chamber of Shipping Metin Kalkavan made speeches at the opening of seminar.

SHIP INDUSTRY



Amacımız, sektörü bütünleştirmek

EMEC adına konuşan Başkan Van Gulpen ise EMEC'in amacının, Avrupa çapında deniz ekipmanları endüstrisini bütünleştirmek ve ortak taleplerini ilgili AB kurumlarına iletmek olduğunu hatırlatarak sözlerine başladı. AB içerisinde politika üretimine ve yapılacak düzenlemelere sektör olarak katkıda bulunmak istediklerinin altını çizen Van Gulpen, deniz teçhizat sanayinin bugünkü durumuna dair şu değerlendirmelerde bulundu: "Deniz teçhizatı sanayi, ekonomik, çevresel ve politik şartlar nedeniyle zorluğu giderek artan bir durumda faaliyet gösteriyor. 2008'de başlayan mali ve ekonomik krizin etkisiyle yeni siparişler azaldıkça gemi inşa sanayindeki faaliyetlerin gelecek yıllarda giderek yavaşlaması bekleniyor. Ayrıca, son yaşanan Yunanistan krizi ve diğer AB ülkelerindeki muhtemel gelişmeler ışığında ekonomik ortamın yeniden değerlendirilmesi gerekiyor. Yine de, tedarikçiler yalnızca krizin doğurduğu tehlikeleri değil aynı zamanda gemi inşa sanayi için fazla kapasite gibi yapısal sorunları aşmak için açılan fırsatı da görüyor. Aynı şekilde, yeni inşadaki azalma, çevresel hedefler giderek daha çok önem kazandıkça, bakım, tamir ve donanımın iyileştirilmesi gibi diğer stratejik olarak ilgili pazarların gelişmesine yol açabilir. Her koşulda Avrupa tedarikçileri zorlu bir ekonomik ortama karşı rekabetçiliklerini korumak ve artırmak için ani müdahaleye çağrıldı". Ekonomik zorlukların yanı sıra çevresel zorluklara da işaret eden Van Gulpen, özellikle gemi sanayinin çevresel etkilerine ve iklim değişikliğine vurgu yaptı. Gemilerin çevresel etkilerini azaltmak için EMEC İklim Değişikliği Çalışma Grubu tarafından Aralık 2009'da hazırlanan YeşilGemi Teknoloji Kitapçığı'nı referans gösteren Gulpen, "Üreticiler, gemi sanayinde, sera gazı ve diğer kirletici maddelerin emisyonlarının düşürülmesine ve enerjinin daha verimli kullanımına katkıda bulunan daha etkin denizcilik teçhizatı sağlama görevi ile karşı karşıyalar" dedi.

Avrupa'nın 2020 hedefleri

Gulpen, Avrupa denizcilik teçhizatı tedarikçilerinin krize ve çevresel zorluklara karşı yanıtlarını hazırlarken, "AB 2020"ye yönelik sürdürülebilir ve kapsayıcı büyümeyi temel alan politikasının ana hatlarını çizdi: "Araştırma, geliştirme ve yenileme için koşulları iyileştirme ve finansmana erişim, genç işgücünün eğitimini iyileştirme, dijital teknoloji pazarını başarısını hızlandırma, kaynakların etkin kullanımını destekleme, KOBİ'ler için iş ortamını iyileştirme, iş piyasasını modernize etme ve

Regional cooperation required

Hasan Naiboğlu, the Undersecretary of Maritime Affairs, drew attention to the fact that Turkey's prestige was raised when it made it to the white list and especially the yacht builders were awarded prizes, and touched on Turkey's cooperation with foreign maritime sectors. He also reminded that their active cooperation with European Maritime Safety Agency (EMSA), which was established in order to increase maritime safety in Europe, is ongoing. "We have passed EMSA's evaluations on maritime training flawlessly. Turkish mariner, Turkish seaman will be able to find jobs in EU member countries as if he is working in his own country" he said. Stating that each shipyard worker employed creates employment for 6 more workers in the sub-industry, Naiboğlu said that regional cooperation is required in activities of marine equipment and its suppliers and the seminar is a good example of this. Wishing that the seminar increases cooperation with Europe, Naiboğlu ended his words by thanking everyone who has supported the seminar.



Target: Zero-emission ships

In opening speech of the seminar, Chairman of GESAD Ziya Gökalp said that they were greatly honored of hosting the EMEC General Assembly in Turkey and they give great importance to cooperation with Europe. He emphasized that Turkey will become more competitive in European market and obtain the capacity to have influence on legal arrangements thanks to this cooperation, and that EMEC will provide an important motivation for Turkey in both technological and environmental investments. Gökalp continued as follows: "I hope that the seminar where various assessments will be made will contribute to post-crisis structuring of ship industry. New technologies being developed in ship industry are environmentally sensitive, new works will soon lead to positive developments in shipbuilding industry. Shipbuilding industry also positively affects the other sectors with its innovative structure. It now becomes important that this sector is not left only to sectoral developments and awarded with a structure with increased support of countries. Investments made in the ship industry will ensure that the world transportation is carried out by zero emission ships in the future. We all should do our best for a clean environment and a green world."



sosyal bütünlüğü sağlamaya yönelik olarak yedi adet "sancak gemisi" girişimi. Ekonomik ve çevresel değişikliklerin AB'nin yeni denizcilik politikasını etkilediğini vurgulayan Gulpen, gelecekteki denizcilik politikasını da şöyle tanımladı: "Deniz taşımacılığı yalnızca küresel ekonomi için bir varlığı değil, aynı zamanda çevredeki değişikliklerin oluşturduğu güçlüklerle karşı da muhtemel bir çözümü temsil ediyor. Hem AB Komisyonu hem de Avrupa Parlamentosu, sürdürülebilirlik, güvenlik, rekabetçilik ve sosyal bütünlüğün birleştirilebileceği ve birlikte sürdürülebileceği bir çerçevede deniz taşımacılığını destekleme ihtiyacı üzerinde mutabık kalıyor." "Deniz teçhizatı sanayi, etkinliği giderek artan deniz taşımacılığının menfaatine yenilikler yapma, yeni fikirler geliştirme ve bilgi temelli istihdam ve know-how'ı destekleme kapasitesine sahip güçlü ve rekabetçi bir sanayidir" diyen Gulpen, EMEC'in denizcilik politikası prensiplerine şekil verilmesinde tedarikçilerin rolünü teşvik etmek amacıyla sanayinin sesini AB Kuruluşlarına duyuracağını vurguladı. Gemi inşa sanayinde kalite olmadan denizcilikte kalite olamayacağını vurgulayan Van Gulpen, 'hoşumuza gittiği için değil ticari olarak Türkiye ile ilgileniyoruz. Bundan sonra daha sık görüşeceğiz' mesajını verdi.



Çok çalışmak gerekiyor

EMEC Başkanı'ndan sonra söz alan Deniz Ticaret Odası Başkanı Metin Kalkavan ise GESAD'ı yurtdışındaki faaliyetlerinden dolayı tebrik ederek konuşmasına başladı. Adil rekabet koşulları sağlamak için yapılan çalışmalarını olumlu karşıladıklarını ve Avrupa'dan kaçışı yavaşlatmak için gerekirse Dünya Ticaret Örgütü bünyesinde de çalışma yürütmek gerektiğini vurgulayan Kalkavan, Çin tehdidinde dikkat çekerek "Bu gerçekten de en büyük hayatta kalma mücadelelerinden biri. Bu nedenle, bu kurulun hayatta kalmak için, rekabet etmek için çok çalışması gerekiyor" dedi. Denizcilik sektörünün ekonomik krizden hiçbir devlet desteği olmadan güçlenerek çıktığını vurgulayan Kalkavan, "Fakat şimdi oyun değişti, roller değişti. Hükümetimiz yeni

Our aim is to unite the sector

Chairman Van Gulpen, speaking on behalf of EMEC, started his speech by reminding that EMEC's purpose is to unite the marine equipment industry across Europe and convey their common demands to related EU agencies. Underlining that as a sector they would like to contribute to the policy making and arrangements to be made inside EU, Van Gulpen made the following assessments regarding current status of marine equipment



industry: "The marine equipment industry is operating in an increasingly challenging context due to economic, environmental and political circumstances. Due to the financial and economic crisis started in 2008, the activities in shipbuilding industry are expected to progressively slow down in the coming years, as new orders decrease. Furthermore, in the light of the recent Greek crisis (and the possible developments in other EU Countries) a new assessment of the economic environment should be made. Yet, equipment suppliers see not only the threats emerging from the crisis, but also the opportunity that opened for the shipbuilding industry to tackle structural issues, such as overcapacity. Likewise, the decrease in new buildings may lead to the development of other strategically relevant markets, such as maintenance and repair and, as environmental targets become more and more important, retrofiting. In any event, European suppliers are called to a prompt reaction to maintain and increase their competitiveness against a difficult economic climate." Pointing at economic challenges as well as environment challenges, Van Gulpen especially emphasized the environmental effects of shipbuilding industry and the climate change. Referring to the GreenShip Technology Book prepared in December 2009 by EMEC Working Group for Climate Change in order to reduce the environment impact of ships, Gulpen said, "Manufacturers face the task, and the duty, to provide the shipping industry with ever more efficient marine equipment, contributing to the reduction of emissions of GHG and other pollutants and to the efficient use of energy."

Europe 2020 objectives

"As the European marine equipment suppliers prepare their answer to the crisis and the environmental challenges, the EU has outlined its policy objectives towards 2020, based on smart, sustainable and inclusive growth: Seven "flagship" initiatives, aimed at i) improving conditions and access to finance for RDI, ii) improving education and training of young labor, iii) speeding up the achievement of the digital single market, iv) supporting the efficient use of resources, v) improving the business environment for SMEs, vi) modernizing labor markets and vii) ensuring social cohesion" Gulpen said. Emphasizing that economic and environment changes had an impact on the new EU maritime policy; Gulpen defined the future maritime policy: "Maritime transport represents not only an asset for the global economy, but also a possible solution to the challenges posed by the changes in the environment. Both the EU Commission and the European Parliament agree on the

SHIP INDUSTRY



yatırımlar için geçen yıl bir teşvik programı kararı aldı. Bu, ülkemize gelmek için büyük fırsatlardan biridir. Deniz teçhizatı üretimi için yüksek teşviklerin olduğu belirli coğrafi alanlarımız var, eğer doğru yeri seçerseniz normal teşviklerden faydalanabilirsiniz. Bu nedenle hemen herkesi Türkiye'ye davet ediyoruz" dedi. Avrupalı deniz teçhizatı tedarikçilerinin bulunması gereken ülkelerden birinin Türkiye olduğunu söyleyen Kalkavan, "Aksi takdirde, her ne yaparsanız yapın Avrupa'da geçerliliğiniz olmayacak" diye konuştu. Avrupa'daki ekonomik duruma da değinen Kalkavan, "Avrupa bugünlerde en iyi durumunu yaşıyor, çünkü yavaşlamasını filtreliyor. Dünyanın geri kalanı yükseliyor ve ortalama büyüme Avrupa dışında yüzde 4 civarında olacak. Avrupa'nın, bu yılın sonunda ve gelecek yılda, iyi bir başlangıç yapacağına inanıyorum, çünkü Avrupa Merkez Bankası halihazırda devletlere para vermeye, tahvillerini satın almaya başladı ve bu para arzı gelecek yılda gerçek büyüme getirecektir" dedi. Adil rekabet ortamının Çin tarafından yıkıldığını vurgulayan Kalkavan, "Doğru rekabet seviyesini tesis etmek için Avrupa bir şey yapmalı, yapılması gereken çok şey var" diyerek sözlerini bitirdi.

Avrupa'da yeni direktifler

Seminerin önemli konuşmacılarından biri de Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA) Proje Sorumlusu Francisco Broissin Capo oldu. Capo, deniz güvenliği, çevre kirliliği ve gemilerde güvenlik üzerine düzenlemeleri kapsayan Yeni Yaklaşım Direktifi (NAD) hakkında bilgi verdi. NAD kapsamındaki 21 yeni direktif ile Avrupa çapında 28 ülkede uygulanan sektöre yönelik farklı kriterler arasında uyum sağlamayı ve iç piyasayı güçlendirmeyi amaçladıklarını söyleyen Capo, bu direktiflerle piyasaya girişlerde rekabetçiliği hedeflediklerini vurguladı. Broissin'in ardından EMEC Etkin Sınıflandırma Çalışma Grubu üyesi olan John Murray, sınıflandırma düzenlemeleri ve 10. madde hakkında bilgi verdi. Farklı sınıflandırmaların sektörde yaklaşık yüzde 18 maliyet artışına sebep olduğunun altını çizen Murray, 10. madde kapsamındaki yeni düzenlemelerin uluslararası işbirliği ile sektöre uyum getireceğini ve karşılıklı tanıma ile işlerlik kazanacağını vurguladı. Murray ayrıca EMEC'in 21 Ekim'de Brüksel'de yapılacak olan ikinci Etkin Sınıflandırma Atölyesi'nin de duyurusunu da yaptı. GESAD adına konuşma yapan Alp Özalp, Türkiye'deki gemi inşa yan sanayinin sorunları hakkında bir sunum yaptı. Önce Türkiye'deki gemi yan sanayinin ürün yelpazesi ve tersanelerin

need of supporting maritime transport in a framework where sustainability, safety, competitiveness and social cohesion can be combined and pursued together." "The marine equipment industry is a strong and competitive industry, with a capacity to innovate and develop new ideas to the benefit of an increasingly efficient maritime transport and supporting knowledge-based employment and know-how" said Gulpen and emphasized that EMEC shall bring the voice of the industry to the EU Institutions with a view to fostering the role of suppliers in the shaping of the maritime policy principles. Laying stress on the fact that there will be no quality shipping without quality shipbuilding, Van Gulpen gave the message that "We are interested in Turkey not because we like it but commercially. We will see more of each other from now on".

Must work very hard

Following the Chairman of EMEC, the Chairman of Chamber of Shipping Metin Kalkavan started his speech by congratulating GESAD of its activities abroad. Emphasizing that they welcome the works being carried out to ensure fair competition conditions and it is also required to carry out works within the World Trade Organization if needed to slow down escape from Europe, Kalkavan drew attention to the thread proposed by China. "This is really one of the big challenges to survive or not. So, for this, Council must work very hard to compete to stay alive" he said. Kalkavan emphasized that the maritime sector has overcome the economic crisis strong and without any subsidy. "But now the game changed, roles changed. Our government took a decision last year, one of the new incentives program for the country for the new investments. This is one of the big opportunity to come down. We have certain geographic areas where there are high incentives for the marine equipment production, you could have normal incentives if you choose right place as geographically. So we invite nearly all down to have base in Turkey". Kalkavan also said that Turkey is one of the countries European marine equipment suppliers must be in. "Otherwise you will not be valid in Europe whatever you do in the future". Touching on the economic situation in Europe, Kalkavan said "condition in Europe, it is one of the best in these days because it is filtering its slowing down. The rest of the world is going up and the average growth will be something around 4 percent except Europe. I suppose from end of this year and the next year, Europe will make a good start, because Central Bank of Europe is already giving the money, buying bonds of the states, so this supply of the money into the system will bring in real growth from next year. Fair competition environment is destroyed by China. Europe must do something to put in on the level of the right competition, a lot of things need to be done."

New directives in Europe

One of the important speakers in seminar was Francisco Broissin Capo, Project Manager of European Maritime Safety Agency (EMSA). Capo gave information about the New Approach Directive (NAD) which covers the safety regulations on maritime safety, environmental pollution and safety in ships. Stating that their purpose is to establish alignment with 21 new directives within the scope of NAD and different criteria for the sector applied in 28 countries across Europe, Capo emphasized that they aim competitiveness in entering the markets with these directives. Following Broissin, Member of EMEC Working Group for Efficient Classification John Murray gave information



durumuyla ilgili bilgi veren Özalp, Türk gemi sanayinin kriz döneminde devletten hiçbir yardım almadan ayakta kalmaya çalıştığını ve hala ciddi finansal sorunlar yaşadığına dikkat çekti. 2002 yılından bu yana 50 tersane kurulduğunu ve 2006-2008 yılları arasında çok büyük devlet desteği aldıklarını dile getiren GESAD Yönetim Kurulu Üyesi Alp Özalp, kredinin ekonominin iyi zamanında verildiğini ve kriz sırasında diğer ülkelerde alınan önlemlerin Türkiye'de alınmadığına dikkat çekerek, sanayinin maliyetler ve ürün tanıtımı açısından dünya ile rekabet edebilmesi için hükümetten ciddi destek beklediğini vurguladı. Trans-Avrasya bölgesinin deniz ekipmanları sektöründeki rekabetçi rolüne dair bir sunum yapan Yıldız Üniversitesi'nden Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan Türkiye'nin bölgesel önemine dikkat çekti. 2020 yılı sonrasında Türkiye'nin nüfus, ekonomi, ticaret, enerji talebi ve kaynağı olarak en büyük pazarlardan biri olacağına dikkat çeken Alkan, Türkiye'nin genç nüfusu ve lojistik anlamda Avrupa-Asya arasındaki konumu ile potansiyelini vurguladı. Seminerin öğleden sonra yapılan ikinci oturumunda sunum yapan Avrupa Patent Ofisi (EPO) uzmanlarından Gareth Lord, bağımsız ve kar amacı gütmeyen devletlerarası bir kuruluş olarak Avrupa Patent Ofisi'nin Avrupa'daki patent süreçleri ve koruma faaliyetleri hakkında bilgi verdi. Ulusal patent ofislerinin yanı sıra doğrudan başvurular da aldıklarını da söyleyen Lord, tüm hizmetlerini EPO web sitesi (www.epo.org) üzerinden verdiklerini belirtti. Lord ayrıca Türkiye dahil 37 ülkeyi kapsayan patentleme faaliyetlerinin yanı sıra kuruluşlara eğitim verdiklerini de hatırlattı.

about classification regulations and 10th Article. Underlining that different classifications has caused nearly 18% of cost increase in the sector, Murray emphasized that new regulations within the scope of 10th Article will bring accord in the sector through international cooperation and gain functionality through mutual recognition. Murray also announced EMEC's second Efficient Classification Workshop to be carried out in Brussels in October 21. Speaking on behalf of GESAD, Alp Özalp made a presentation about problems of shipbuilding sub-industry in Turkey. Özalp first gave information about the product range of Turkish ship sub-industry and condition of shipyards, and drew attention to the fact that Turkish ship industry is struggling to survive without any government subsidy and still suffering from serious financial problems. " Since 2002, 50 shipyards have been built and they had received great support from the government between years 2006 and 2008". GESAD Member of the Board Alp Özalp drew attention to the fact that credit was given when economy was in good shape, however during the crisis, measures taken in other countries were not taken in Turkey, and they are expecting serious support from the government to be able to compete with the world in terms of product promotion. Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan from Yıldız University, who made a presentation about competitive role of Trans-Eurasia region in marine equipment sector, drew attention to the regional importance of Turkey. Pointing out that Turkey will become the one of the biggest markets in terms of population, economy, energy demand and resource after 2020, Alkan emphasized the potential of Turkey with its young population and its logistical position between Europe and Asia. Gareth Lord, one of the experts of European Patent Office (EPO), who made a presentation in the second afternoon session of the seminar, gave information about patent procedures and protection activities of European Patent Office in Europe as an independent and non-profit international organization. Stating that they are accepting direct applications in addition to those made to their national patent offices, Lord said that they deliver all their services on EPO website (www.epo.org). In addition, Lord reminded that they deliver training to institutions in addition to their patenting activities which cover 37 countries including Turkey.

Kısaca Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu (EMEC)

EMEC, Norveç ve Türkiye ile birlikte Avrupa çapında 13 ticaret birliği çatısı altında gemi inşa için sağlanan tüm ekipman ve hizmetler, dönüştürme, gemilerin bakım ve onarımı alanlarında faaliyet gösteren yaklaşık 1.300 şirketi temsil ediyor. Kurul, özellikle sertifikalandırma, kalite standartları gibi konularda adil rekabet koşullarının sağlanması ve çevresel faktörlerin azaltılması için önemli bir işlev üstleniyor. Avrupa Birliği çapında yıllık cirosu 42 milyar euro olan bu sektör, dünya pazarının da yüzde 40'ını oluşturuyor. Çoğu küçük ve orta ölçekli şirketlerden oluşan sektördeki firmalar, bir geminin değerinin yaklaşık yüzde 70'ini, yolcu gemilerinin ise yüzde 80'ini üretiyor. Sektör, yarattığı 500 bine yakın istihdam ile hem Avrupa, hem de dünya ekonomisi için önemli bir rol oynuyor.

European Marine Equipment Council (EMEC) in brief

EMEC represents nearly 1300 companies which operate in all equipment and services supplied for shipbuilding, transformation, maintenance and repair of ships under the roof of 13 trade unions across Europe including Norway and Turkey. The Council undertakes an important function in establishment of fair competition conditions and reduction of environment factors especially in matters like certification, quality standards. With an annual turnover of 42 billion Euros across the European Union, this sector forms 40 percent of world market. Companies in the sector, mostly consisting of small to medium sized companies, produce nearly 70% of a ship's value and 80% of passenger ships. With nearly 500,000 employment it creates, the sector plays an important role for both Europe and the world economy.

SHIP INDUSTRY

AB gemi sanayi Türkiye'de tartışıldı

Türkiye gemi sanayi sektörünü temsilen Gemi Sanayicileri Derneği'nin (GESAD) üye olduğu EMEC'in (Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu-European Marine Equipment Council) genel kurulu 25 Mayıs 2010 tarihinde İstanbul'da yapıldı. Aynı akşam verilen resepsiyonda davetlilerden EMEC yöneticilerine ve Türk gemi sanayisinin gelişmesine katkıda bulunan ülkemizin 15 gemi sanayicisine hatıra plakeleri verildi. Plakete Türk gemi sanayinin kuruluşu olarak kabul edilen Tersane-i Amire'nin kurulduğu 1455 tarihinin işlendiği gözlemlendi. 26 Mayıs 2010 günü ise, EMEC Genel Kurulu münasebeti ile ülkemizde bulunan Avrupa ülkeleri gemi sanayi birlik ve derneklerinin temsilcileri, komşu ülkeler ve yerel kuruluş ve kişilerin katıldığı "Avrupa Birliği Deniz Teçhizatı Faaliyetleri ve Trans-Avrasya Bölge Potansiyeli" adlı seminer düzenlendi. Etkinlikler Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın himayelerinde gerçekleştirildi.

Etkinliklere Ulaştırma Bakanlığı'nı temsilen Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu ile Gemi İnşaatı ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytas, İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli ve diğer bakanlık yetkilileri katıldılar. 26 Mayıs çalıştayında GESAD ve EMEC'in düzenlediği ve Türkiye'ye yakın coğrafyadaki sektör ortakları ile bilgi alışverişinin sağlanması hedeflendi.

Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu Başkanı Pim Van Gulpen, EMEC olarak Türkiye ile yakın ilişkide olmaya başladıklarını ve bu semineri güzel bir iş ortaklığının ilk adımı olarak gördüğünü söyledi. Gulpen gemilerde kullanılan teçhizatın gemi değerinin yüzde altmış beşinden fazlasını oluşturduğu, gemi sanayisinde teknolojik üretimin ve yeniliklerin bizzat teçhizat üreticileri tarafından gerçekleştirildiğini, deniz teçhizatı üreticilerinin sorunlarını AB ve uluslararası platformlarda duyurduklarını ifade etti. Gemi Sanayicileri Derneği adına konuşma yapan Başkan Ziya Gökalp, çalıştayın gemi sanayinin kriz sonrası yapılanmasına katkı getireceğini, yenilikçi ve çevreci teknolojilerle gemi inşa sanayinin kısa sürede olumlu gelişmeler yaşayacağını ve bu kapsamda ülkemizin yer aldığı Trans-Avrasya bölgesinin önemini belirtti. Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu denizciliğin bir lokomotif sektör olduğunu ve bu nedenle seminerin büyük önem taşıdığını, bu birliktelik sayesinde kurulacak işbirliklerinin karşılıklı faydalar sağlayacağına işaret etti. Naiboğlu, denizcilik eğitiminde önemli konuma geldiğini, EMSA denetimlerini eksiksiz tamamladıklarını ifade ederek, Türk denizcisinin AB üyesi ülkelerde kendi ülkesinde çalışıyor gibi iş bulacağını kaydetti. Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan çok acı çekilse de Türk denizcilik sektörü olarak geleceğe güvenle baktıklarını, haksız rekabetin Avrupa için büyük tehdit olduğunu, adil rekabet için EMEC, GESAD ve DTO'nun birlikte çalışması gerektiğini vurguladı. GESAD adına Yönetim Kurulu Üyesi Alp Özalp tarafından yapılan "Kriz Döneminde Türk Gemi Yan Sanayinin durumu ve sorunları" başlıklı sunumda Özalp, son 21 aylık kriz döneminde tamamlanmamış yatırımlar için destek sağlanamadığını ve özellikle yan sanayinin unutulduğunu, navlun fiyatlarının düşmesinden bankaların korktuğu ve banka paniğinin yaşandığını ifade etti. Özalp, ekonominin iyi zamanında kredinin verildiğini ancak kriz sırasında diğer ülkelerde alınan önlemlerin Türkiye'de alınmadığını altını çizerek ihracatta ciddi önlemler alınması gerektiğini savundu. Çalıştaya davetli konuşmacı olarak Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı EMSA ve Avrupa Patent Teşkilatı EPO'dan da birer uzman katıldı. Gemi Sanayicileri

EU ship industry discussed in Turkey

General assembly of EMEC (European Marine Equipment Council), of which Turkish Association of Ship Industrialists (GESAD) is a member representing the Turkish ship industry sector, was held in Istanbul on 25th May 2010. During the reception organized in the evening same day, EMEC management and 15 ship industrialists who have contributed to the development of the Turkish ship industry, who were among the guests, were presented reminiscence plaques. It was observed the plaque was inscribed the date 1455, being the date when Tersane-i Amire (Grand Shipyards) was founded, which is accepted as the foundation of the ship industry in Turkey. On 26th May 2010, on the other hand, a seminar named "EC actions on marine equipment and potential of Trans-Eurasia Region" was organized with the attendance of representatives of the shipbuilding industry associations and foundations of the

European Countries and neighbouring countries, who were in our country for the General Assembly of EMEC, as well as the representatives of local organizations and local people. The activities took place under the patronage of Binali Yıldırım, the Minister of Transport. Hasan Naiboğlu, the Maritime Undersecretary representing the Ministry of Transport, and Yaşar Duran Aytas, the General Director of Shipbuilding and Shipyards, Cemalettin Şevli, Regional Director in Istanbul, and other officials of the ministry attended to the activities. During the workshop organized by GESAD and EMEC on 26th May, the goal was to enable exchange of information between the sector partners in a region around Turkey. Pim Van

Gulpen, the Chairman of European Marine Equipment Council, said that they have started to be in a close relationship with Turkey and they see this seminar as the first step of good business cooperation. Gulpen stated that the equipment used in the ships constitutes more than sixty five of the ship value that the technological manufacture and innovations in shipbuilding industry are actually realized by the equipment manufacturers and that the manufacturers of marine equipment make their problems heard before the EU and on international platforms. Speaking on behalf of the Turkish Association of Ship Industrialists, the Chairman, Ziya Gökalp, stated that workshop will contribute to the post-crisis structuring of the ship industry and that there will be positive developments in ship industry soon with the introduction of innovative and environmentalist technologies and pointed out to the importance of Trans-Eurasia region, in which our country is located, within this scope. Hasan Naiboğlu, Maritime Undersecretary, pointed out that maritime sector is a locomotive sector and therefore seminar is vastly important and the cooperation to be established thanks to this synergy would yield mutual benefits. "An important position was reached in maritime education and the EMSA inspections have been completed in full and noted that the Turkish seamen will find employment in EU member countries as if they are working in their own countries" said Naiboğlu. Metin Kalkavan, Chairman of the Board of Directors of Chamber of Shipping, on the other hand, emphasized that they are confident about the future as the Turkish maritime sector despite much pain suffered, that unfair competition is a huge threat for Europe and that EMEC, GESAD and Chamber of Shipping need to work together for fair competition. During the presentation named "Status and Problems of the Turkish Ship Supply Industry in the Time of Crisis" presented on behalf of GESAD by Alp Özalp, Member of the Board of Directors, Özalp stated that no support could be provided for the



Derneği danışmanı Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan, "Deniz Teçhizatında Trans-Avrasya Bölgesi'nin Rekabetçi Rolü" başlıklı bir sunum yaptı. Prof. Alkan, Türkiye'nin Avrupa ve Asya arasında Trans-Avrasya bölge konumu ile bir demiryolu makası olduğunu, Türkiye'nin çevresindeki enerji ve lojistik yatırımlar, eğitim altyapısı ve kalifiye iş gücü potansiyelinden kesitler sunarak, Türkiye'nin deniz teçhizatı ve gemi inşa endüstrisi için Trans-Avrasya'nın rekabetçi rolünü üstlenebileceğini ve Yalova'da kurulmakta olan gemi sanayi üreticilerinin konumlanacağı Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin gemi sanayi ve deniz teçhizatı üretimi için bir üs olabileceğini, AB ülkeleri ile yüksek teknolojik özellikli deniz yapı ve araçlarının Türkiye'de üretilmesi için işbirliği kurulmasının rekabetçi iş imkanları sağlayabileceğini belirtti. (Seminer sunumları, konuşmalar ve soru-cevap bölümleri www.gesad.org.tr'den izlenebilir.)

GESAD Avrupa Parlamentosu'nda görüş sundu



Avrupa Parlamentosu'nda gerçekleştirilen "Gemi Sanayinin Geleceği" toplantısında GESAD da görüş sundu. 24 Haziran 2010 günü Avrupa Parlamentosu'nda (AP) milletvekilleri ve sektörel kuruluşların katılımı ile "Gemi İnşa Sanayisinin Geleceği" adıyla düzenlenen girişim toplantısında AP milletvekilleri A.Cozzolino ve V.Itälä, Avrupa Metal Çalışanları Federasyonu, Avrupa Tersane Birlikleri Topluluğu, Avrupa Komisyonu ve Avrupa Sosyal ve Ekonomik Komitesi temsilcilerinin konuşmaları ve soru-cevap bölümü yer aldı. Toplantıda Avrupa gemi inşa sanayisinin mevcut kriz ortamında kaybettiği iş gücü ve pazar payının yeniden kazanması yönünde AB Parlamentosu'ndan acil eylem beklentisini vurgulandı. Stratejik olarak bu sanayinin geçmişte ve kriz dönemindeki durumu masaya yatırılarak özellikle haksız rekabete çare bulunamadığında Avrupa tersaneciliğinin dünya sahnesinden çekileceği ifade edildi. (Bkz. Bu sayımızdaki ilgili basın açıklaması). Soru-cevap bölümünde toplantı hakkında eleştiriler yer aldı ve bazı eksiklikler ortaya kondu. Toplantıya katılan GESAD heyeti bu bölümde söz alarak hedefe odaklı işbirliği için ülkemizin gemi sanayisinde hazır olduğu hususu üzerinde durularak şöyle belirtildi: "Bizler burada Türk gemi sanayisini temsil eden Gemi Sanayicileri Derneği heyeti olarak, yaşadığımız kritik dönemde böyle bir toplantının düzenlenmesinin etkili olacağına inanıyor emek veren kişi ve kuruluşlara teşekkür ediyoruz. Bazı yorumlarımız ve temennilerimizi şu şekilde ifade ediyoruz. AB Bütünleşik Denizcilik Politikası (Integrated Maritime Policy) izlediğini hatırlanacak olursa ve burada sadece gemi inşa sanayi ve taraflarının katkıları yanında Avrupa deniz teçhizatı sektörü ve kurumsal temsilcilerinin de yer almasının gerekli ve elzem olduğunu düşünüyoruz. Zira gemi değerinin yüzde 65'inden fazlasını yolcu gemilerinde yüzde 85'i oluşturduğu üzere deniz teçhizatı oluşturmaktadır. Ar-Ge ve yeniliğin sahibi deniz teçhizatlarıdır. Avrupa deniz teçhizatı sektörü, Avrupa denizcilik sektörünün ve dolayısı ile gemi inşaatının ana iticisi konumundadır. Krize karşı önerilen etkin önlemlere katılmamak mümkün değildir. Bir üçlü olarak Gemi Sanayi (inşaat ve teçhizat) Sektörü/Araştırma Topluluğu/Ülkelerin kuracakları işbirliği başarı ve rekabetin öncüsü olup başta Avrupa Komisyonu tarafından özenle teşvik edilmektedir. Çünkü kriz derindi, devam ediyor ve halihazırda önemli cepheler kaybedilmiştir. Avrupalı armatörlerin büyük hacim ve rakamlı

investments in progress during the period of crisis of the last 21 months and especially that the supply industry was neglected and that the banks feared that the freight prices would go down and that banking panic was experienced. "The loans were made available when the economy was in good shape but the measures taken in other countries during the crisis were not taken in Turkey and defended that serious measures need to be taken in export" said Özalp. An expert from European Maritime Safety Agency (EMSA) and the European Patent Organization (EPO) also attended the workshop as speakers. Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan, advisor to the Turkish Association of Ship Industrialists, made a presentation named "The Competitive Role of the Trans-Eurasia Region in Marine Equipment". Prof. Alkan stated that Turkey is a railway switch with its location in the Trans-Eurasia region between Europe and Asia and presented profiles relating to the energy and logistic investments, educational infrastructure and qualified labour potential around Turkey. "Turkey may undertake a competitive role in Trans-Eurasia for the marine equipment and ship industry and the Ship Specialized Organized Industrial Zone that is currently being established in Yalova, where the manufacturers of the shipbuilding industry will be located, may become a base for shipbuilding and marine equipment manufacture. Establishing cooperation with the EU countries especially for the manufacture of hi-tech marine structures and tools in Turkey may provide competitive business opportunities" said Prof. Alkan. (Seminar presentations, speeches and question-answer sessions are available for watching at www.gesad.org.tr)

GESAD presented opinion in the European Parliament

During the Conference in the European Parliament on the "Future of the Shipbuilding in Europe", GESAD also presented an opinion. The initiative conference held on 24th June 2010 in the European Parliament (EP) with the attendance of the MPs and the sector organizations under the title "Future of the Shipbuilding in Europe" featured the speeches by the MPs of the EP, A.Cozzolino and V.Itälä, and the representatives of European Metalworkers' Federation, Community of European Shipyards' Association, European Commission and the European Economic and Social Committee as well as an question and answer session. During the conference, expectation of urgent action from the European Parliament was emphasized in order for the European shipbuilding industry to recover the labor and market share lost in the existing environment of crisis. It was expressed that the European shipyard business will withdraw from the global scene unless the situation of this industry in the past and in the times of crisis is not analyzed and especially measures are taken against unfair competition. (See the relevant press release in this issue). In the question and answer session, on the other hand, there was some criticism regarding the conference and some insufficient aspects were addressed. GESAD delegation attending the conference took the floor during this session to state that our country is ready for goal-oriented focus and said: "We, as the delegation of the Turkish Association of Ship Industrialists representing Turkish shipbuilding industry here, believe that such a conference as this will be efficient in the critical period that we are going through and thank to all the people and organizations involved. We would like to state some of our comments and wishes as follows. Considering that the EU pursues an Integrated Maritime Policy, we think that it is necessary and essential for the European marine equipment sector and their corporate representatives to be here in addition to the contributions of the shipbuilding industry and parties thereof. Because,

SHIP INDUSTRY

gemilerini haksız rekabetin yer aldığı uzaklara sipariş vermeleri önlenmiyor. Çok önemli konulardan biri yetişmiş işgücünün kaybolmasıdır. İşgücünün yeniden kazanılması çok maliyetli olacaktır. Yeniden kazanmanın mümkün olup olmayacağı da kesin bilinmemektedir. Şu an somut politik adımlara karar verme zamanıdır. Ülkeler arasındaki işbirliği bağlamında Türkiye'de yürütmüş olduğumuz ve önümüzdeki yıl kurulacak olan Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi projesinin yeni bir rekabetçi sanayi modeli olacağını ve say uzman kişi ve kuruluşlarla işbirliğine açık olduğumuzu belirtir, saygılarımızı sunarız”.

Avrupa gemi inşa sanayisini kurtarmak için birleşti



Avrupa Parlamenterleri, birlikler ve iş örgütleri Avrupa gemi inşa sanayisini kurtarmak için birleşti. Avrupa Parlamentosu milletvekilleri Andrea Cozzolino ve Ville Itälä, Avrupa Metal Çalışanları

Birliği, Avrupa Tersane Birlikleri Topluluğu tarafından yapılan basın açıklamasına göre, Avrupa gemi inşaatı endüstrisi güçlü bir geleceğe sahip olmakla birlikte Avrupa krize yerinde müdahale edebilecek etkin tedbirleri geliştirmede zaman kaybetmemeli. 24 Haziran günü Avrupa Parlamentosu'nda, AB milletvekilleri Andrea Cozzolino (İlerici Sosyal Demokratlar Birliği Grubu) ve Ville Itälä (Avrupa Halk Partisi Grubu), Avrupa Metal Çalışanları Birliği, Avrupa Tersane Birlikleri Topluluğu tarafından düzenlenen girişimin anahtar mesajı buydu. Avrupa ve üye ülkelerden ulusal ve bölgesel kurumları, ticaret/iş örgütleri ve sivil toplum kuruluşları; 500.000 yetişmiş işgücünün ve yenilikçi binlerce firmanın geleceğinin teminat altına alınması için Avrupa Komisyonu'ndan müdahalede bulunulmasını istediler. Avrupa tersaneleri ve deniz teçhizatı firmalarında 2008'den bu yana 42.000'den fazla istihdam kaybı yaşanmış ve bunun 2010 yılında daha da artması söz konusu. Tüm karar vericiler küresel krizin acı etkilerinden tamamen haberdar olmalı. Avrupa Komisyonu LeaderSHIP 2015 strateji planı bu stratejik endüstrinin gelişmesine yol açacak doğru adımları atmış olduğu kaydedildi. Buna mukabil, Eylül 2009'da kararlaştırıldığı krize karşı önlem paketi önerisinde somut bir gelişme sağlayamamış olduğu bildirildi. Denizcilik alanında önümüzdeki birkaç yıl içerisinde yeniden önemli bir büyüme yaşanacağı bekleniyor. Avrupa bu fırsatı kaçırma riskiyle karşı karşıya. Çünkü imalat endüstrisinin bu önemli parçası mevcut durumunu koruyacak ani bir acil kurtarma planına sahip olmadığından mevcut zorlukları aşamazsa ayakta kalamayacak. Evsahibi milletvekilleri ve sektör ortakları beş maddeyi ihtiva eden Acil Program'ı böyle önerdi: "Talebi artırmak, başlangıçta Avrupa sularında işletilen ve 30 yaşından büyük güvenlik düzeyi düşük ve çevre kirlenici gemilerin filodan çıkarılması ve ekonomik teşvik sağlanarak yerlerine yeni gemilerin ikâme edilmesi. -Avrupa finans ve garanti araçlarını uygulamaya koyarak gemi finans desteğini sağlamak. -Yenilik ve çevre korumasını desteklemek, örneğin gemilerin çevre etki değerlerini vergilendirme ile ilişkilendirmek ve yeni Ar-Ge yatırımlarını teşvik etmek.-G. Kore ve Çin gibi ülkeler tarafından bozucu pazar unsurlarına kararlı tedbirler alarak Avrupa'da ve dünyada doğru rekabet şartlarını temin etmek.-Yüksek seviyeli ve vasıflı istihdamı muhafaza etmek için gereken tüm önleyici tedbirleri alarak meslekleri koruma altına almak.

the value of a ship consists of marine equipment by more than 65% for ships and by more than 85% for passenger ships. The marine equipment is the owner of the R&D and innovation. The European marine equipment sector is the main locomotive of the European maritime sector and so the shipbuilding. It is impossible to agree with the efficient measures suggested against the crisis. Cooperation of the Shipbuilding Sector (construction and equipment)/Research Community/Countries as a triad will lead the way to success and competition and is to be carefully encouraged especially by the European Commission. Because the crisis was deep, it is still going on and even now, serious losses have been suffered. It has not been possible to prevent the European shipowners from ordering their ships of high volume and value to far countries, where unfair competition takes place. One of the very important matters is the loss of educated labor. Recover of the labor will be very costly. And it is not known for sure whether it will be possible to recover or not. Now is the time to decide the concrete policy steps to be taken. We would like to state that the Ship Specialized Organized Industrial Zone that we are undertaking in Turkey and that will be completed next year will be a model for a new competitive industry within the context of cooperation between the countries and that we are ready to cooperate with you expert people and organizations, and we herewith express our respects”.

Europe is united to save the European shipbuilding industry.

EU: MEPs, unions and business associations together to save the European shipbuilding industry. According to the press release by MEP. Andrea Cozzolino, MEP. Ville Itälä, European Metalworkers Association. Community of European Shipyard Associations on 24.06.2010, The European shipbuilding industry has a strong future but Europe must not waste any more time in putting an effective crisis response into place. This was the key message of the initiative promoted at the European Parliament by MEPs Andrea Cozzolino (S&D) and Ville Itälä (EPP), the European Metalworkers' Federation and the Community of European Shipyards' Associations. Representatives of European, national and regional institutions, trade unions, business associations and civil society called on the European Commission and the Member States to intervene to ensure a future for 500,000 qualified workers and thousands of innovative companies. Already more than 42,000 jobs at shipyards and maritime equipment companies have been lost since 2008; a number that could grow dramatically in 2010. All decision-makers must be fully aware of the dramatic impact of the global crisis. The European Commission has taken the right steps with the Leadership 2015 strategy to set a path for growth of this strategic industry. However, no concrete progress has been made on the crisis response package proposed in September 2009. The maritime field is expected to come back to significant growth in the next few years, but Europe risks to miss this opportunity because this important part of its manufacturing industry might not survive through the present difficulties without an immediate rescue plan to save its potential. The hosting MEPs and stakeholders called for an emergency programme including five elements: "Stimulating demand, starting with an eco-bonus scheme for the replacement of unsafe and pollution vessels over 30 years old operating in European waters; safeguarding ship financing with the launch of a European financing and guarantee instrument; supporting innovation and environmental protection, for example with a taxation linked to the environmental track record of ships and the promotion of new R&D investments; ensuring fair competitive conditions in Europe and world wide with decisive response to market distorting factors taken by countries like South Korea and China; and safeguarding jobs by proactively taking all measures required to maintain high levels of employment and skills”.

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 Ulaştırmaçılığı, 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 başkanlığı yaptığı toplantıya Avrupalı parlamenterler, etkili sektör kurumları EMEC ve CESA başkaları 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 bulunduğumuz 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.

SHIP INDUSTRY

GESAD Waterborne Platformu Ar-Ge Projelerine katılıyor

Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu EMEC'in Ar-Ge ve yenilik çalışma grubu EMECrid'in 22 Haziran 2010 toplantısı Brüksel'de yapıldı. Toplantıya katılan GESAD heyeti, Waterborne Teknoloji Platformu girişimi dahilinde yeni dönemde önerilecek Ar-Ge projeleri kapsamında bir proje önerisinde bulundu. AB 7.Çerçeve Programı kapsamında değerlendirilecek ve 4 milyon avro bütçeli projede, Türkiye'de kurulmakta olan Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi verimli üretim, sektörel işbirliği ve çevre kazançları açısından Avrupa Gemi Sanayi için rekabetçi bir model olarak öneriliyor. EMECrid toplantısında önerilen proje konuları arasında okyanuslarda yenilenebilir enerji üreteçleri, çevreci gaz taşımacılığı, emisyon ve verim açısından mevcut gemilerin yenilemesi yer alıyor.

**GESAD Waterborne Platform joins to R&D Projects**

The meeting of EMECrid, the R&D and innovation work group of the European Marine Equipment Council (EMEC), was held in Brussels in June 22, 2010. GESAD committee attended to the meeting, made a project suggestion within the R&D projects that will be suggested in the new period within the scope of Waterborne Technology Platform Initiation. Ship Specialized Organized Industry Zone which is being established in Turkey is suggested as a competitive model for the European Marine Industry for production, sector cooperation and environmental gains, in the 4 million euro budgeted project that will be considered within the EU 7th Framework Program. The project topics suggested at EMECrid meeting include the renewable energy generators in oceans, environment-friendly gas transportation, renewal of present ships in terms of emission and efficiency.

Gemi sanayinde Alt-işverenlik

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-işverenlik" 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 Kurulu Başkanı Murat Bayrak, GESAD Genel Sekreteri Mustafa Ünar, GİSBİR 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. GİSBİR 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 kattıkları kadar değerlidir" dedi. Ünar şunları söyledi: "Kriz nedeniyle 25.000 çalışandan, şu an 8.500-9.000 çalışana düştük. 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

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 and Shipyards General Manager Yaşar Duran Aytaş, GİSBİR Chairman Murat Bayrak, GESAD Secretary General Mustafa Ünar, GİSBİR 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. GİSBİR 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

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 olarak da almak lazım. Yat üretiminde dünyada 3. sırada, gemi inşada 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 bizde işi biter, başka yerde işi hazırlarız. 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 GİSBİR tarafından SGK'ya başvuru yapılmasına,
- Tersanelerdeki alt işverenlik uygulamalarında olan sorunların çözümüne ilişkin, GİSBİR, 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 GİSBİR, 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 birlik olmadığı, birliğin sağlanması gerektiğine karar verildi.

GESAD'tan Yalova Valisine ziyaret

GESAD Yönetim Kurulu Başkanı Ziya Gökalp, Başkan Yardımcısı Özdemir Ataseven, Genel Sekreter Mustafa Ünar ve GİOSB kuruluşu çalışmalarını teknik sorumlusu Necmi Akmanlar yeni Yalova Valisi Dursun Ali Şahin'i makamında ziyaret etti. Vali Dursun Ali Şahin'i yeni görevinden dolayı kutlayan GESAD heyeti, Yalova Sanayi ve Ticaret İl Müdürü Ali Gül'ün de iştirak ettiği toplantıda Yalova ili dahilinde kuruluş çalışmalarını tamamlanmak üzere olan Gemi İhtisas Organize Bölgesi çalışmalarını hakkında görüş alışverişinde bulundu. Yeni Vali GESAD'ın yürüttüğü GİOSB projesinin heyecan verici olduğunu belirterek, her aşamada projenin yanınında olacağını belirterek ziyaret nedeniyle GESAD heyetine teşekkür etti.



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 GİSBİR 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 GİSBİR, GESAD and Dok-Ship Labor Union,
- Establishing a commission that will consist of the representatives of GİSBİR, 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.

A visit From GESAD to Governor of Yalova

Ziya Gökalp, the Chairman of GESAD; Özdemir Ataseven, the Vice President; Mustafa Ünar, the General Secretary, and Necmi Akmanlar, the technical manager of GİOSB operations, visited Dursun Ali Şahin, the new Governor of Yalova in his Office. GESAD committee, who celebrated the Governor Dursun Ali Şahin for his new assignment, exchanged opinions about the Ship Specialized Organized Industrial Zone operations which are about to be completed within Yalova county in the meeting also participated by Ali Gül, the Provincial Director of Yalova Industry and Trade. The new

Governor stated that the GESAD's GİOSB Project is exciting and he will support the Project at every phase, and thanked to the GESAD committee for their visit.

SHIP INDUSTRY

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, KOBİ'lerin ya da 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. Kullandırılacak 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 kullandırılmış kredinin teminatlarının, lehine teminat tesis edilmiş bulunan krediyi verenler ile kefaletle istinaden kredi verenler arasında herkese eşit olarak paylaşılması hususunda yazılı anlaşmaya varıldığına tevsih edilmesi halinde mümkün olacak. Kurum, kefaletle istinaden kredi verenlerin payına düşen bahse konu teminatlara, kefaleti oranında ortak olabilecek.

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.



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 vermiş olduğu destek, kuruluş çalışmalarının hızlandırılmasına büyük katkı sağlıyor. 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 alınarak, bütün bunların bölgeye getireceği dinamizm değerlendirildi.



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.

YTÜ mezunlarını geleceğe uğurladı

1967'den günümüze gemi mühendisi yetiştiren Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği bölümü, fakülte olarak ilk mezunlarını 16 Haziran 2010 tarihinde verdi. Tören açılış konuşmasını gerçekleştiren Bölüm Başkanı Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan mezunlara meslek hayatları için tavsiyelerde bulunup ve başarı dileklerini ilettiler. Daha sonra sırasıyla GMO Başkan Yardımcısı Hidayet Çetin, Türk Loydu Vakfı Başkanı Prof. Dr. Mustafa İnsel, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği kurucu Bölüm Başkanı Prof. Dr. Nihat Tekin, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, YTÜ Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Bahri Şahin, YTÜ Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Mesut Güner konuşmalarını yaptılar. Fakülte Dekanı Prof. Dr. Bahri Şahin fakültenin bugünlere gelmesinde emeği geçen tüm hocalara teşekkürlerini sunmuş ve fakülteyi daha da ileriye götüreceğini belirtti. Rektör Yardımcısı ve Gemi Hidromekaniği Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Mesut Güner, öğrencilerin alacağı diplomaların altında üniversitenin imzasının bulunduğunu ancak esas imzanın sahibinin öğrencilerin aileleri olduğunu ve onların önünde saygıyla eğildiğini kaydetti. Diplomalarını alan öğrenciler yemin töreninin ardından keplerini fırlatarak beyaz baretlerini takarak, tören programının ardından düzenlenen kokteylde veliler ve hocaları sevinçlerini paylaştılar.



YTÜ sends off its graduates to their futures

Yıldız Technical University, Department of Naval Architecture and Marine Engineering that educate marine engineers since 1976, saw off its first graduates in June 16, 2010.

The Department Head Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan made the ceremony's opening speech, advising the graduates about their careers and wishing them success. Later, GMO Vice President Hidayet Cetin, Turkish Lloyd Foundation President Prof. Dr. Mustafa İnsel, Naval Architecture and Marine Engineering Department's founder Department Head Prof. Dr. Nihat Tekin, İTÜ Naval Architecture and Ocean Engineering Faculty's Dean Prof. Dr. Bahri Şahin, YTÜ Vice President Prof. Dr. Mesut Güner made their speeches. Faculty's Dean Bahri Şahin extended his thanks to all instructors who contributed to the faculty's current position and announced that he would advance the faculty further. Prof. Dr. Mesut Güner, Vice President and Head of the department of Marine Hydromechanics, stated that under the diplomas the students will get, is the signature of the university, but the main signature belongs to the families of the students and he would revere for them. The students who got their diplomas threw their diplomas to the air and put on their white helmets after the oath-taking ceremony. Parents and the instructors shared their happiness in the cocktail party organized after the ceremony.

www.hascelik.com.tr

 **HASÇELİK**

**DÜNYA'NIN YÜKÜNÜ
KALDIRIYORUZ**



**ÇELİK HALAT
STEEL WIRE ROPES**

HAS ÇELİK ve HALAT SAN. TİC. A.Ş.

Head Office-Factory: Hacılar Yolu 8.Km. 38210 KAYSERİ/TURKEY

Tel: +90 352. 442 16 40 • Fax: +90 352. 442 16 44

Istanbul Office: Perpa Ticaret Merkezi A Blok Kat:11 No: 1349 Şişli - İSTANBUL

Tel: +90 212. 320 96 13 • Fax: +90 212. 320 96 20

www.hascelik.com.tr • hascelik@hascelik.com.tr

HASÇELİK

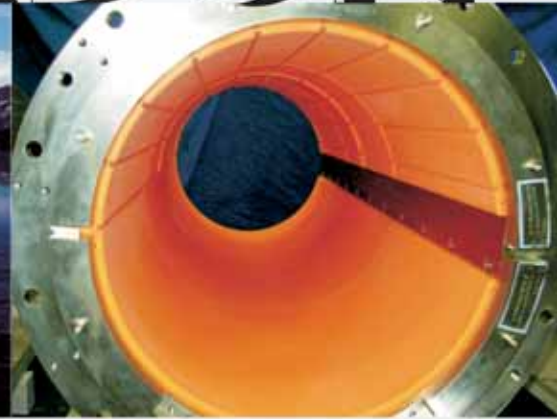
ADVANCED RUDDER BEARINGS FROM THE PIONEER IN NON-METALLIC BEARING TECHNOLOGY



- **15 Year Wear Life Guarantee**
- **Rapid Delivery**
- **Technical Support and Inventory from 70 Distributors Worldwide**

THORDON

**WORRY
FREE WATER
LUBRICATED
PROPELLER
SHAFT BEARINGS**



Thordon
COMPAC
Used By Two
Major
Cruise Lines
Since 1997

- **Zero Oil Pollution**
- **Proven Long Bearing Life**
- **Low Maintenance Costs - No AFT Seal**

With over 25 years of bearing experience using the proven principles of water lubrication, Thordon's COMPAC propeller shaft bearing system is a simple, reliable and oilfree system.



MUGESAN
ENGINEERING & MARINE SPECIALIST Co.Inc.



SHIP INDUSTRY

İstanbul'da kabotaj coşkusu

Seksen dördüncü yılında Denizcilik ve Kabotaj Bayramı İstanbul'da bir dizi etkinlikle kutlandı. İlk tören, İstanbul Valisi Hüseyin Avni Mutlu, Kuzey Deniz Saha Komutanı Koramiral Mehmet Otuzbiroğlu, Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, Deniz Ticaret Odası Başkanı Metin Kalkavan, Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu ve diğer sektör kuruluşlarının Taksim Cumhuriyet Anıtı'na çelenk koyması ve saygı duruşu ile başladı. Daha sonra Beşiktaş Barbaros Anıtı'nda bir anma töreni düzenlendi. Denizcilik Müsteşarı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, burada yaptığı konuşmada, "denizci millet, denizci ülke" seviyesine ulaşabilmek için deniz bilinci ve kültürünü oluşturmak amacıyla gençlere yönelik etkinlikler düzenlediklerini söyledi. Şevli, bu sayede artık denizcilik bayramının, sadece İstanbul'da değil, Burdur, Urfa, Diyarbakır gibi şehirlerde de kutlanmaya başlandığını kaydetti. Cemalettin Şevli, denizcilik açısından zengin bir potansiyele sahip Türkiye denizciliğinin en iyi şekilde değerlendirilerek, dünya denizciliğinde hak ettiği yeri almasını dilediklerini vurguladı. Törende konuşan Deniz Ticaret Odası Başkanı Metin Kalkavan da denizcilik tarihinin önemine değinerek, Türk denizciliğini marka haline getiren deniz şehitlerini şükranla andıklarını vurguladı. Türk denizciliğinin son yıllarda büyük yol kat ettiğini anlatan Kalkavan, Barbaros Hayrettin Paşa'nın yaptıklarının bugün kendilerine ışık tuttuğunu ve bu yakılan meşalenin sonsuza dek devam edeceğini söyledi. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı adına konuşan Deniz Binbaşı Yalçın Kadioğlu da Türk denizcilik tarihinin en önemli dönüm noktalarından olan kabotaj hakkının kazanılmasının 84. yılını kutlamanın gururunu yaşadıklarını söyledi. Cumhuriyet dönemine kadar deniz ticareti ve taşımacılığının yeterince gelişemediğini kaydeden Kadioğlu, denizi ihmal ederek yaşanmanın mümkün olmadığı bu coğrafyada, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olan Türkiye'nin gerek güvenlik, gerekse ekonomik olarak denizlere tam bağımlı olduğunu, üç denizde de tam varlık göstermesinin zorunluluk olduğunu söyledi.

Şehitler anıldı

Beşiktaş Meydanı'ndaki törenin ardından Ahırkapı Deniz Şehitleri Anıtı'nda anma töreni yapıldı. Bir dakikalık saygı duruşu ile başlayan törende İstanbul Büyükşehir Belediyesi Bando'su'nun eşliğinde İstiklal Marşı okundu ve Anıt'a çelenk bırakıldı. Törende konuşan İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) Yönetim Kurulu Başkanı Müh. Bülend Temur deniz şehitlerini andı: "Denizciler denizlerde yalnızdır, şehitlerimiz suların altına yatıyor. Bir mezar taşları bile yok onların. Denizcilik Müsteşarlığımızın İstanbul 2010 Kültür Başkenti Projeleri kapsamında denizcilikle ilgili anıt dikilmesi çalışması varmış. Bu düşünce kapsamında gelin denizci şehitlerimizi de unutmayalım ve onları bu yalnızlıklarından kurtaralım" dedi. Anma törenlerinin ardından törenlere katılan asker, bürokrat ve sivil sektör temsilcileri Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü ve İstanbul Liman Başkanlığı tarafından düzenlenen Boğaz Turu'na katıldılar.

The Celebration of Cabotage Day in Istanbul

The 84th Maritime and Cabotage Day was celebrated with a variety of activities in Istanbul. The first ceremony was started in Taksim Square with the laying of a wreath at Taksim Republic Monument then there was a moment of silence with the participation of Huseyin Avni Mutlu, the Governor of Istanbul; Mehmet Otuzbiroğlu, the Commander of the Northern Sea Command; Kadir Topbaş, the Mayor of the Istanbul Metropolitan Municipality; Metin Kalkavan, Chairman of the Chamber of Shipping; Cengiz Kaptanoğlu, Council Chairman of the Chamber of Shipping and other sector organizations. Later, a memorial ceremony was held at the Beşiktaş Barbaros Monument. Cemalettin Şevli, the Undersecretary of Maritime Affairs, Istanbul

Region Manager, said in his speech at the ceremony that they are organizing activities devoted to young persons for the purpose of creating an awareness of the sea and culture to reach the level of "important maritime country". Şevli indicated that by this means, maritime day is celebrated not just in Istanbul but also in cities like Burdur, Urfa, Diyarbakır. Cemalettin Şevli highlighted that they wish to see Turkey with a rich maritime potential

to make the best of its maritime capacity and to take its well-deserved place in the world maritime industry. And further, Metin Kalkavan, Chairman of the Chamber of Shipping gave a speech at the ceremony and spoke about Turkish maritime history remembering the people who have transformed Turkish marine over the years. Recounting that Turkish maritime industry has successfully grown in the last years, Kalkavan said that Barbaros Hayrettin Pasha will light the way for them today and this lighted torch will continue forever. And Yalçın Kadioğlu, Lieutenant Commander, who gave a speech in the name of Naval Forces Command, stated that geographically is Turkey surrounded on three sides by seas and is fully dependent on its sea coast, both in terms of security and its economy and cannot ignore the seas that are a part of its geography. After the ceremony held in Beşiktaş Square, a memorial ceremony was organized at the Ahırkapı Sea Martyrs Monument. Following the memorial ceremonies, soldiers, bureaucrats and civil sector representatives participated in the Bosphorus Tour organized by the Undersecretariat of Maritime Istanbul Regional Directorate and Istanbul Port Authority.



Denizciliğin kalbi İstanbul'da atacak

Deniz Kültürü Derneği'nin, Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı desteğiyle bu yıl üçüncüsünü düzenlediği Uluslararası Deniz Kültürü Festivali, 22-26 Eylül 2010 tarihlerinde gerçekleştirilecek. İstanbul, Eylül ayında farklı bir etkinliğe tanık olacak. 22 Eylül'de İzmir'de başlayacak Üçüncü

Uluslararası Deniz Kültürü Festivali, Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı himayesinde, Deniz Kültürü Derneği tarafından gerçekleştirilecek. 26 Eylül'de sona erecek festivale Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve Kaptan Cousteau'nun efsanevi ekibi de katılacak. Festival kapsamında İstanbul'da sualtında ve su üstünde bir dizi etkinlik düzenlenecek. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın gazeteci ve belgesel yapımcısı Mithat Bereket'le sualtında gerçekleştireceği canlı televizyon yayını, sualtında yağlı boya çalışması bu etkinliklerden yalnızca birkaç örnek. Festivalin açılışı, 22 Eylül'de İzmir'de Çaka

Bey Anıtı önünde düzenlenecek törenin ardından denizci fenerinin İstanbul'a doğru yola çıkmasıyla yapılacak. Denizci fenerinin İstanbul'da Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve Kaptan Cousteau'nun ekibi tarafından karşılanmasıyla da İstanbul etkinlikleri başlayacak. Uluslararası Deniz Kültürü Festivali, denizciliğin ekonomi, teknoloji, turizm, güvenlik, tarih, sanat gibi ilgili tüm boyutlarını "Deniz Kültürü" kavramıyla birleştirmeyi amaçlamanın yanı sıra İstanbul'u denizcilik başkenti yapmayı hedefliyor. İnsanlarda deniz sevgisi ve bilincini yükseltmeyi, Türk denizciliğini dünyaya tanıtmayı da hedefleri arasına alan Festival, kültür ve denizcilik ile ilgili devlet bakanlıklarının, medya ve basın kuruluşlarının, denizcilik sektörünün, yerel yönetimler ve sivil toplum örgütlerinin, aydın ve sanatçıların bir araya geleceği çok farklı bir platform da yaratacak. Festivalde, denizle henüz tanışmamış çocukların deniz ve deniz kültürüyle tanıştırılmalarından, su üstü platformlarda yapılacak konserlere, kürek ve kano yarışlarına kadar bir dizi etkinlik gerçekleştirilecek.

Uluslararası Deniz Kültürü Festivali nedeniyle bir değerlendirme yapan Bakan Binali Yıldırım, böyle bir organizasyonun, bir sivil toplum örgütü öncülüğünde yapılmış olmasının son derece anlamlı olduğunu belirtti. Bakan Yıldırım, "Esasında, işin doğası bunu gerektirmektedir. İdarenin yetişemediği, zaman ayıramadığı işin kültürel boyutu, sanatsal tarafı, dünyanın diğer gelişmiş ülkelerinde de sivil toplum örgütleri eliyle halkın gündemine taşınmaktadır. İdareye düşen, denizciliği, gemi inşa

Marine heart beats in Istanbul

The International Sea Culture Festival, organized by the Sea Culture Association will be organized for the third time this year with the support of Ministry of Transport and Undersecretariat of Maritime Affairs. It will take place on 22nd to 26th September 2010.



Istanbul will witness the Third International Sea Culture Festival which will start on 22nd September in İzmir and will be realized by Sea Culture Association under the patronage of Ministry of Transport and Undersecretariat of Maritime Affairs. The festival will end on 26th September and Mr. Binali Yıldırım, the Minister of

Transport, and the legendary team of Captain Jacques Cousteau, will also attend to the organization. A series of activities will be organized in Istanbul both above water and under water. The live underwater TV broadcast that Binali Yıldırım, the Minister of Transport, will attend will include Mithat Bereket, prominent journalist and documentary producer, as well as an oil painting workshop to be organized underwater are just a few examples. The festival will be opened on 22nd September with the ceremony to be held in front of Çaka Bey Monument in İzmir, followed by the departure of the hurricane lantern to Istanbul. And the Istanbul activities will start when the hurricane lantern is welcomed by State Minister of Transportation Mr. Binali Yıldırım and the Captain Cousteau team in Istanbul. The International Sea Culture Festival



intends to combine all the maritime dimensions of the Turkish economy, technology, tourism, security, history and art with the concept of "Sea Culture" and the role of Istanbul as the traditional Turkish maritime capital. The festival also intends to raise the awareness and the love of the sea in Turkish people and introduce our maritime traditions to the rest of the world. The Festival will also create a different platform where the state ministries relating to culture and the maritime, media and press organizations, local governments and NGO's and intellectuals and artists will meet. During the festival, a series of activities will be

SHIP INDUSTRY



sanayisini, balıkçılığı, yolcu ve yük taşımasını geliştirirken, eş zamanlı olarak deniz kültürünün yaygınlaşmasını da teşvik etmek, bu işe gönül verenlerin yanında olmak, onları desteklemektir” dedi. Binali Yıldırım, amatör denizciliğin önemine ilişkin olarak da şunları belirtti: “Amatör denizciliği geliştirmek o kadar önemlidir ki; amatör denizci; şekil ve muhteva itibarıyla denizde olmanın bütün gereklilerini yerine getirmekte; zevklerini,

heyecanlarını tatmakta, o lisanı konuşabilmekte, can kurtarmakta, rüzgara, meteoroloji diline hâkim olmakta, düğüm atabilmekte, tekne yapabilmekte, yelkenle seyredabilmekte, adeta denizle bütünleşik bir hayatı tanzim edebilmektedir. Denizciliği sadece meslekî bir faaliyet olarak görmek tabii ki, telafisi güç bir alan daralmasına yol açacaktır.”

Evrensel deniz kültürüyle buluşmak...

Festivalin organizatörü ve Deniz Kültürü Derneği Başkan'ı Hakkı Şen ise yaptığı açıklamada Türkiye'nin deniz kültürünü tüm dünyanın evrensel deniz kültürüyle buluşturma sorunu yaşadığına dikkat çekti. Hakkı Şen, şöyle konuştu:

“Üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu'nun deniz kültürünü dünyanın evrensel deniz kültürüyle buluşturma konusunda henüz ilk adımlarımızı atıyoruz. Birinci ve ikinci Uluslararası Deniz Kültürü Festivali ile bu adımlara kendi katkımızı yapmış bulunuyoruz. Şimdi Üçüncü Uluslararası Deniz Kültürü Festivali'nin eşliğindeyiz. Türkiye'yi dünyalaştırmak, dışa açmak demek, Türkiye'yi sevmek demektir. AB sularında yüzen ve AB limanına ulaşmak için çetin bir uğraş veren Türkiye teknesinin istimi, Uluslararası Deniz Kültürü Festivali etkinlikleriyle artacak. Türkiye'yi bir denizci ülke ve Türkleri denizci millet düzeyine yükseltmekte bu festival kendi rolünü oynayacak.

Türk Loydu 6. sıradaki yerini korudu

Türk Loydu Paris Memorandumu 2007-2009 denetleme raporunda yerini korudu. Liman Devleti Kontrolleri için oluşturulan Paris Memorandumu, 2007-2009 yıllarını kapsayan denetleme sonuçlarına ilişkin olarak hazırladığı 2009 yıllık raporunda yer alacak Klas Kuruluşları ve Bayrak Devleti performans tablolarını açıkladı.

Raporda Türk Loydu son 3 senedir olduğu gibi 6. sırada yer alıyor. Türk Loydu; IACS üyesi 6 kuruluşu (LR, NKK, RMRS, CCS, KRS ve IRS) geride bırakarak, “Yüksek Performans” konumunu korudu. Geçen sene yayınlanan tabloda -1,59 olan “fazlalık faktör” oranı bu sene iyileşerek -1,63 olarak hesaplandı. Bayrak devleti performansı tablosunda ise Türkiye, geçen sene olduğu gibi Beyaz Bayraklı Ülkeler Listesi'nde yer aldı.



TÜRK LOYDU
BAĞIMSIZ, TARAFSIZ, GÜVENİLİR, UZMAN



performed, including introducing the sea and its culture to children who have not yet seen it. Music Concerts will be performed on surface platforms and paddle and canoe races will also take place. State Minister Binali Yıldırım will make a statement relating to the International Sea Culture Festival that it is very important that such an organization is undertaken with the leadership of an NGO. “Actually, the nature of our marine business, the cultural dimension and the artistic aspects of it necessitates this.

Meeting with the universal sea culture...

Hakkı Şen, the organizer of the festival and the President of Sea Culture Association, on the other hand, pointed out the importance of enabling Turkey meet with the entire universal sea culture of the world during his statement. “We are now taking our first steps to enable the sea culture of Anatolia, surrounded by the coastal waters in three directions, meet with the universal sea culture of the world. We have taken important steps with the first and second International Sea Culture Festival. And now, we are on the verge of the Third International Sea Culture Festival. Making Turkey a part of the world and opening Turkey to the world means loving Turkey. The International Sea Culture Festival will play its role in raising Turkey to the status of a maritime country and the Turks to the status of a maritime nation.

Turkish Lloyd maintained its position at 6th rank

Turkish Lloyd maintained its place in 2007 - 2009 auditing report of Paris Memorandum. Paris Memorandum set up for the Port State Controls with Class Organizations and Flag State performance tables for the 2009 annual report was prepared with the audited results between the years 2007 to 2009. In the report, Turkish Lloyd is placed as 6th as is the same for the last 3 years.

Turkish Lloyd held its “High Performance” level ahead of 6 IACS member organizations (LR, NKK, RMRS, CCS, KRS and IRS). The “excess factor” in the table published last year was -1,59 and this factor improved this year to -1,63. And in the flag state performance table, Turkey is placed in the list of White-Flag Countries this year like as last year.

Yıldız'a Denizcilik Fakültesi

Yıldız Teknik Üniversitesi'nde Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi kuruldu. Fakültenin açılış törenine Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, GESAD Başkanı Ziya Gökalp, İDO Genel Müdürü Ahmet Paksoy, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa İnsel, akademisyenler ve sektör temsilcileri katıldılar.

Ulaştırmanın önemine değinen Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, "Beşikten mezara kadar ulaştırmaya ihtiyacımız var. Öbür tarafa giderken de yine işimiz ulaştırmayla" diyerek dinleyenleri güldürdü. Ulaştırmanın eğitim alanında hak ettiği yer yıllar geçtikçe bulamadığından yakınan Bakan Yıldırım, demiryolları, havacılık, karayollarına nazaran denizcilik eğitimin nispeten daha iyi durumda olduğunu belirterek, "Geç de olsa yaşanan gelişmeleri takdir ile karşılıyoruz" dedi. Türkiye'nin yeniden bir deniz ülkesi olmaya başladığını ifade eden Bakan Yıldırım, "Denize yatırım yapmayı milli bir strateji olarak benimsemiş, bu arada denizcilik eğitimini de ihmal etmemiştir" dedi.

Yıldız Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. İsmail Yüksek ise, sektördeki insan kaynakları açığına değinerek, Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakülte'sinin kuruluşunda emeği geçen herkese teşekkür etti. Gemi İnşa ve Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Bahri Şahin de, "Ülkemizin gemi inşaatı ve gemi makineleri mühendisleri ihtiyacını karşılamak için 1967 yılında temelleri atılan Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Bölümü 40 yılı aşan geçmişiyile ülkemizin bu alanda eğitim veren en eski iki kurumundan biridir. Gemi sanayisinin ihtiyacı olan mühendisleri yetiştiren mevcut Gemi İnşaatı ve Makineleri Mühendisliği Bölümü'nün yanında bizzat gemilerde çalışmak için 2008 yılında "Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümü" kurulmuştur. Şimdiye kadar makine fakültesi bünyesinde bulunan bu iki bölüm, 15 Mayıs 2009 tarihinde kurulan Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi çatısı altında yeniden yapılanarak, eğitim-öğretim ve araştırma faaliyetlerini Yıldız kampüsünde sürdürmektedir. Böyle bir yapılanma bir yandan ülkemizin denizcilik alanında etkinliğini artırarak, insan kaynaklarının daha verimli biçimde kullanılmasına imkan sağlayacaktır" şeklinde konuştu.



Maritime Faculty at Yıldız

A Naval Architecture and Maritime Faculty was established at Yıldız Technical University. Binali Yıldırım, the Minister of Transportation; Hasan Naiboğlu, the Undersecretary of Maritime Affairs; Yaşar Duran Aytaş, General Director of Shipbuilding and Shipyards; Cemalettin Şevli, the Undersecretariat of Maritime Affairs Istanbul Region

Manager; Ziya Gökalp, the Chairman of GESAD; Ahmet Paksoy, the General Director of İDO, Mustafa İnsel, the Chairman of Turkish Lloyd, as well as academicians and sector representatives attended the opening ceremony of the faculty. Mr. Binali Yıldırım, the Minister of Transport, mentioned the significance of transportation and made the audience smile by saying "we are in need of transport from cradle to grave and we will be occupied with transportation while we are gathered to our fathers". The Minister complained that transportation could not find its well-

deserved place over years and that naval education is in better situation comparing with railways, aviation and highways. "We are appreciating the developments experienced even slowly. Turkey has started to become a naval country again. It has adopted to make investment in maritime as a national strategy and also has not ignored the naval education" said Yıldırım. Prof. Dr. İsmail Yüksek, the President of Yıldız Technical University, mentioned about the need for more human resources to fill vacancies in the sector and thanked to everyone who contributed to the establishment of Naval Architecture and Maritime Faculty. Prof. Dr. Bahri Şahin, the Dean of Naval Architecture and Maritime Faculty said "Yıldız Technical University, School of Naval Architecture and the Marine Engineering Department, was founded in 1967 to meet the need for

shipbuilding and hull machinery engineers of our country, is one of the two oldest institutions in our country providing education in this field with over 40 years experience. The "Engine Department" was established in 2008 in order to work directly in ships along with the existing Naval Architecture and Marine Engineering Department, training engineers who are needed by the Ship Industry. These two departments, are located in the Faculty of Mechanical Engineering up until now, are now restructured under the roof of Shipbuilding and Maritime Faculty, established in May 15th, 2009 and continue educational and

research activities at Yıldız campus. Such restructuring will increase the efficiency of our country in the field of maritime on one hand and enable the use of human resources in a more productive manner on the other hand".

SHIP INDUSTRY

Piri Reis'ten iş garantili eğitim

Türkiye'nin ilk ve tek denizcilik ihtisas üniversitesi olan Piri Reis Üniversitesi bu yıl 230 öğrenci kabul etmeye hazırlanıyor. Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Osman Kamil Sağ, cazip maaşlarla iş garantili ilk ve tek denizcilik üniversitesi olan Piri Reis'in tanıtımı için Deniz Ticaret Odası (DTO) Meclis Salonu'nda bir toplantı düzenledi. Toplantıya DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Reis Üniversite Mütevelli Heyeti Başkanı Metin Kalkavan, DTO Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkan Vekili ve DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Halim Mete'nin yanı sıra üniversiteden öğretim üyeleri ve basın mensupları katıldı. Toplantıda konuşan Rektör Prof. Dr. Osman Kamil Sağ, Piri Reis'in arkasında Türkiye'nin denizcilik sektörü olduğunu hatırlatarak, denizcilik eğitiminin Türkiye'de en üst düzeye erişmesi için çalışmalarının devam ettiğini söyledi. Sağ, 2023 projesine değinerek, "Bu proje çerçevesinde Denizcilik Müsteşarlığı, Yüksek Eğitim Kurumu, Millî Eğitim Bakanlığı ve Deniz Ticaret Odası ile birlikte el ele Piri Reis Üniversitesi 2023 yılında Türk denizciliğinin dünyada bir numaraya gelmesi için proje geliştirmiştir," şeklinde konuştu. Sağ, 2012 yılı Eylül ayında yeni binasına taşınacak olan Piri Reis'in 154 kampüs arasında ilk ve tek çevreye duyarlı kampüste eğitim vereceğini vurguladı.

**"Tersaneleri dershane yapacağız"**

Rektör Sağ, bu yıl tercihlerini henüz yapmayan öğrencileri Piri Reis'e davet ederek, bu yıl Güverte Bölümü'ne 100, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümü'ne 100 ve Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Bölümü'ne 30 öğrenci olmak üzere toplam 230 öğrenci alacağını açıkladı. Türk Deniz Eğitim Vakfı tarafından puan sıralamasına göre Piri Reis'i tercih eden 20 öğrenciye tam burs, 40 öğrenciye yüzde 50 burs ve puanı ne olursa olsun ilk üç tercihinde Piri Reis'i seçen öğrencilere ise yüzde 30 ve 40 arasında değişen eğitim bursu verilecek. Piri Reis Üniversitesi'nin eğitim kalitesine dikkat çeken Rektör Sağ, "Gemi inşaatı ve gemi makineleri eğitiminde bir ilki gerçekleştireceğiz. Tersaneleri dershane yapacağız. Güverte ve Makine Bölümü'nde sektörümüzün gemilerinde açık deniz eğitimi yapacağız. Uygulamaya önem vererek klasik üniversiteden çok farklı, ayrıcalıklı bir eğitim sürdüreceğiz" şeklinde konuştu. Basın mensuplarının iş garantisi olarak öğrencilere nasıl bir fırsat sunulacağı sorusunu Sağ, "Piri Reis sektörün üniversitesi olduğu için Piri Reis ailesine katılan öğrenciler özellikle işe alınacaklar" şeklinde yanıtladı. "Dünya ile rekabet ediyoruz, hedefimiz iş sahibi olmayan üniversite mezunları yerine, işi olan mezunlar yetiştirmektir" diyen DTO Başkanı Metin Kalkavan ise mezunların minimum 2 bin dolardan başlayan maaşlarla işe başlayacağını ve bu rakamın alınan riske göre artacağını söyledi. Piri Reis Üniversitesi'nde okuyarak kaptan, başmühendis olanların işlerinin hazır olduğunu belirten Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkan Vekili ve Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Halim Mete de Piri Reis Üniversitesi'nden mezun olanların hiçbir sektörde bulunamayacak bir parayla dünyadaki tüm gemilerde çalışabileceklerini ifade etti.

Job-guaranteed education from Piri Reis

Established as the first Maritime Expertise University of Turkey, Piri Reis University is getting ready for accepting 230 students this year. Prof. Dr. Osman Kamil Sağ, the Chancellor of Piri Reis University, arranged a meeting at the Council Hall of the Chamber of Shipping (DTO) for the introduction of Piri Reis that is the first and only full maritime university providing job opportunities with attractive salaries. Mr. Metin Kalkavan, the Board Chairman of DTO and the Chairman of the Board of Trustee of Piri Reis University; Mr. Cengiz Kaptanoğlu, the Council Chairman of DTO; Mr. Halim Mete, the Deputy Chairman of Turkish Union of Chambers and Exchange Commodities and the Vice Chairman of DTO as well as academic members of university and press members were present at the meeting. The President Prof. Dr. Osman Kamil Sağ, who gave a speech at the meeting, reminded that the Turkish marine sector stands behind Piri Reis and said that their efforts to maximize naval education in Turkey will continue. Mentioning the Universities 2023 project Prof. Sağ said that "within a time frame Piri Reis University has developed a Project to bring the Turkish maritime to become number 1 in the world. This will be accomplished hand in hand with the Undersecretariat of Maritime Affairs, Higher Education Institution, Ministry of National Education and the Chamber of Shipping". Prof. Sağ also pointed out that Piri Reis, moving to its new building in September 2012, will give training at the first and only environment friendly campus among the countries 154 campuses.

"We will turn shipyards into schoolrooms"

The Rector Sağ invited students who have not made their preferences yet to Piri Reis and announced that 230 students in total will be accepted this year, including 100 students for Deck Department, 100 students for Engine Department and 30 students for Naval Architecture and Marine Engineering Department. A total of 20 students who preferred Piri Reis will be awarded a full education grants. Another 40 students with 50 percent scholarship according to score ranking and those who preferred Piri Reis in their first 3 choices will be awarded with education grants varying between 30 and 40 percent, regardless of their score, by the Turkish Maritime Education Foundation. The President Sağ drew attention to the quality of education provided at Piri Reis University. "We will break a new ground in the education of Naval Architecture and Marine Engineering. We will turn Turkish shipyards into schoolrooms. We will give open sea trainings in our sector's ships in the Deck and Engine Department. We will give importance to practice and maintain quite different and privileged education compared with classical universities" said Mr. Sağ. He answered questions by press members about what kind of opportunity will be presented to students as job guarantees. "As Piri Reis is a Sectoral University, students joined into the Piri Reis family will exclusively be employed". The Chairman of DTO, Mr. Metin Kalkavan said "we are competing with the world, our aim is to educate graduates having a job instead of university graduates without having a job" and continued that graduated students will start to work with a salary starting from a minimum 2 thousand dollars and this figure will increase as per the risk taken. Indicating that jobs for those received education at Piri Reis University and became master, chief engineer are already available, Mr. Halim Mete, the Deputy Chairman of the Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey and the Vice Chairman of the Chamber of Shipping pointed out that those graduated from Piri Reis University will have a chance to work in all ships all over the world with the income which could not be obtained by any other sector.

Yıldırım Odabaşı dünya evine girdi

Değerli Hocamız Rahmetli Prof. Dr. Yücel Odabaşı'nın oğlu Yıldırım Odabaşı ile Elif Pala Adile Sultan Sarayı'nda yapılan düğün töreni ile dünya evine girdi. Yıldırım Odabaşı'nın şahitliğini Yılmaz Ulusoy, Faruk Ürkmez ve Kaan Odabaşı'nın yaptığı nikah sırasında gelin ve damat çok heyecanlıydılar. Yıldırım Odabaşı'nın annesi Irene Odabaşı'nın İskoçyalı olması nedeniyle geleneksel İskoç kıyafetlerinin de giyildiği gecede Yıldırım Odabaşı da, gecenin ilerleyen saatlerinde bu geleneğe uydu.



Yıldırım Odabaşı enters into matrimony

Yıldırım Odabaşı, son of our Beloved Professor, the late Prof. Dr. Yücel Odabaşı, and Elif Pala entered into matrimony with the wedding ceremony that took place at Adile Sultan Palace. During the ceremony, Yılmaz Ulusoy, Faruk Ürkmez and Kaan Odabaşı acted as the witnesses for Yıldırım Odabaşı and the excitement of the bride and the groom could be seen by all those who attended. In the evening, there were some traditional Scottish dressing as Yıldırım Odabaşı's mother, Irene Odabaşı, who is Scottish, Yıldırım Odabaşı also continued that tradition to the wee hours of the night.

Havila 101 denize indi

Altınova, Yalova'daki Cemre Tersanesi'nde Norveçli Havyard Group için inşa edilen Havila 101 açık deniz destek gemisi törenle denize indirildi. Törene siyaset ve iş dünyasından çok sayıda davetli katıldı. CHP Grup Başkanvekili ve Yalova Milletvekili Muharrem İnce, AKP Yalova Milletvekili İlhan Evcin, AKP Yalova eski Milletvekili ve Kent Konseyi Başkanı Şükrü Önder, AKP Yalova İl Başkanı Temel Coşkun, CHP il Başkanı Ertan Şener, Altınova Tersane Girişimcileri Yönetim Kurulu Başkanı olan Hakkı Kan, Altınova Belediye Başkanı Metin Oral törene katılan bazı isimlerdi. Gemi indirme töreninde bir konuşma yapan Cemre Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Gülcek, Havila 101'in suyla buluşmasından sonra iki off shore destek gemisinin daha inşasına ağustos ayında başlayacaklarını açıkladı. Cemre Tersanesi'nin Türkiye'de en fazla ihracat yapanlar sıralamasında 2007 yılında 534., 2008'de 348. ve 2009 yılında 230. sıraya yükseldiğini ifade eden Gülcek, "Bu başarıyı yakalamamızda emeği geçen çalışanlarımıza bir kez daha teşekkür ediyorum" dedi. Cemre Mühendislik Gemi İnşaat Sanayi, 2005 yılı sonunda İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nın yarı ıslak kızak alanını ve çevre sahasını kiralayarak Havyard Group ile 2 adet Offshore destek gemisinin yeni inşası için anlaşma imzalamıştı. İlk gemi Havila Mars Ekim 2006'da Havyard gruba teslim edildi. 2006-2009 yılları arasında da peş peşe Norveçli Havyarda 10 adet gemi teslim eden Cemre Mühendislik bu süreçte Altınova Tersaneler bölgesinde kendi tersanesini kurdu. Havila 101, Havyard Group ile yapılan anlaşma dahilinde 14'üncü gemi. İnşası yaklaşık 14 ay süren gemi DNV klasındaki NB101 Havila Bakım Destek Gemisi 98,00 metre tam boy ve 19,80 metre genişliğe, 4.500 dwt ağırlığa sahip. Üzerinde 150 ton kapasiteli Offshore kreyini ve 2 adet ROV (Uzaktan kontrollü denizaltı) bulunduran gemi, 70 kişilik personel barındırabiliyor. İçinde 6x6 ebadında bir havuz mevcut. Denizaltındaki onarım işlerini yaparak, kendi güvertesinde de tadilatları gerçekleştirip, montajları yapıyor.



Launch of Havila 101

Havila 101 offshore support ship, built in Cemre Shipyard in Altınova, Yalova for Norwegian Havyard Group, was launched with a ceremony. Numerous guests from the world of politics and business were present at the ceremony. Muharrem İnce, CHP Group Deputy Chairman and Yalova Deputy; İlhan Evcin, AKP Yalova Deputy; Şükrü Önder, Former Yalova Deputy of AKP and Chairman of City Council; Temel Coşkun, AKP Yalova Provincial Chairman; Ertan Şener, CHP Provincial Chairman; Hakkı Kan, Board Chairman of Altınova Shipyard Entrepreneurs; and Metin Oral, the Mayor of Altınova were among those names attended the ceremony. Mr. Orhan Gülcek, the Chairman of Cemre Shipyard explained in his speech at the launching ceremony that after Havila 101 met the sea, they will start to build two more off-shore support ships in August. Mr.

Gülcek pointed out that Cemre Shipyard was ranked as 534th of the most exporting companies list in Turkey in 2007, as 348th in 2008 and 230th in 2009 and said "I would like to once more give thanks to our employees who contributed to achieve this success". Cemre Mühendislik Gemi İnşaat Sanayi, hired the semiwet slipway area of Istanbul Naval Shipyard Command and surrounding field and signed a contract with Havyard Group for building of two new off-shore support ships at the end of 2005. The first ship Havila Mars was delivered to Havyard Group in October 2006. Cemre Engineering delivered 10 more ships to Norwegian Havyard Group one after another in between the years 2006 - 2009 and built its own shipyard located in Altınova Shipyards Zone during this period. Havila 101 is the 14th ship within the scope of contract signed with Havyard Group. The ship that was built in around 14 months is NB101 Havila Maintenance Support Ship under DNV category with 98,00 meters length, 19,80 meters width and 4,500 dwt weight. The ship having an offshore crane with 150 tons capacity and 2 ROVs (remotely controlled submarine) is capable to accommodate 70 personnel. There is also a pool with the dimensions of 6x6 inside it. It carries out repair works in the submarine and conducts alterations and assemblages on its own deck.

SHIP INDUSTRY

Oruç Reis Denizciler Kulübü kuruldu

Oruç Reis Denizciler Kulübü'nün (ODEK) kuruluşu Türk denizcilik sektörünün önde gelen isimlerinin katılımıyla 23 Haziran günü Ahmet Rasim Paşa Yalısı'nda kutlandı. Oruç Reis Denizciler Kulübü'nün Yönetim Kurulu Başkanlığı'na Murat Dalyan (Solar Gemi Kurtarma Hizmetleri), Genel Sekreterliğe Vedat Parlar (Gisan Tersanesi) ve yönetim kurulu üyeliğine ise 21 isim seçildi. ODEK'in kuruluş kutlamasında konuşan Murat Dalyan, ODEK'in hedeflerini ve Türk denizcilik sektörüne olan katkısını şöyle değerlendirdi: "ODEK'in kurulmasından çok gurur duyuyoruz. Tecrübelerini sektörümüzün uluslararası arenadaki gelişimi ve Türk denizciliğinin rekabet gücünü artırmak için paylaşılan bütün profesyonellere kapımız sonuna kadar açık." Dalyan Ayrıca ODEK'in ulusal ve uluslararası denizcilik sektöründeki oyuncular arasındaki bilgi iletişimini, yeni fırsatların oluşturulmasını ve dünya deniz ticaretindeki mevcut payımızı artırmak için çalışacağını ifade etti. ODEK'in düzenleyeceği aylık toplantılar hakkında bilgi veren Yönetim Kurulu Üyesi Yusuf Sertkaya, "ODEK toplantılarıyla, Türk denizcilik endüstrisi için yeni fırsatlar oluşturmayı hedefliyoruz. Sektörün geniş katılımıyla herkesin söz sahibi olacağı bu toplantılar, beyin fırtınaları yapacak, araştırma raporları sunacak ve önemli konuları gündeme getirip, tartışma ortamı sağlayacaktır. En önemli hedeflerimizden biri olan bireyler arasındaki kaynaşmayı da bu toplantılarda sağlayacağız" dedi.

**Oruç Reis Seamen Society was established**

Establishment of Oruç Reis Seamen Society (ODEK) was celebrated on the day of June 23rd at the Waterside Residence of Ahmet Rasim Paşa with the participation of prominent names of Turkish maritime sector. Murat Dalyan (Solar Salvage Services) was elected as the Chairman of Oruç Reis Seamen Society, Vedat Parlar (Gisan Shipyard) as the General Secretary and other 21 names as members of the Board. Murat Dalyan gave a speech at the celebration of ODEK's establishment, explained the goals of ODEK and its contribution to Turkish maritime sector as follows: "We are proud of the establishment of ODEK. Our doors are open to all professionals who share their experiences for the development of our sector at the international arena and for making the competitive capacity of Turkish maritime more powerful, until the last." Dalyan also expressed that ODEK will serve to improve data communication between players in the national and international maritime sector, to create new opportunities as well as to increase our current share in the world's shipping trade. Yusuf Sertkaya, the Board Member, who gave information about monthly meetings to be organized by ODEK, said "We are intending to create new opportunities for Turkish maritime industry by ODEK meetings. These meetings, where everybody will have a voice by the broad participation of sector, will brainstorm, submit research reports and provide a platform for bringing important issues into question. Inter-personal adaptation which is one of our most important objectives will also be ensured at such meetings".

Dentur'dan Boğaz Turu

Dentur Avrasya 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı etkinlikleri kapsamında Boğaz turu düzenledi. Beşiktaş Belediyesi ile ortaklaşa gerçekleştirilen tura halk yoğun ilgi gösterdi. Beşiktaş iskelesinden başlayarak boğazın bütün kıyılarını gezen misafirler keyifli dakikalar yaşadı. Misafirlerle birlikte Boğaz turuna katılan Dentur Avrasya Yönetim Kurulu Başkanı Şenol Morgül, deniz kültürüne katkıda bulunmak için sosyal sorumluluk projelerine büyük önem verdiklerini söyledi. Morgül, "Bundan sonrada sosyal sorumluluk projelerine destek vermeye devam edeceğiz. Deniz kültürünün yayılması için halkın denizle buluşturulması çok önemli. Buna bir nebze de olsa katkımız oluyorsa, ne mutlu bizlere. Bu bağlamda tüm denizcilerimizin ve tüm halkımızın 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutluyorum" dedi. Beşiktaş Belediyesi ile birlikte gerçekleştirilen Boğaz turunda Beşiktaş Belediyesi tarafından hazırlanan kumanyalar halka dağıtıldı.

**Bosphorus Tour from Dentur**

Dentur Avrasya organized a Bosphorus tour within the scope of 01st of July Maritime and Cabotage Day activities. People showed great interest to the tour organized jointly with Beşiktaş Municipality. The guests, who travelled all along the Bosphorus shores starting from Beşiktaş port, had cheerful moments. Dentur Avrasya Board Chairman, Şenol Morgül, who attended the Bosphorus tour among guests, said that they give great importance to social responsibility projects to make contribution to the marine culture. Morgül continued "we will continue to give support to social responsibility projects henceforward. For the spread of marine culture, it is so important to bring people into touch with sea. How happy we are if we contribute to this even slightly. In this context, I would like to celebrate 1st of July Maritime and Cabotage Day of all sailors and all our people". At the Bosphorus tour organized together with Beşiktaş Municipality, food packets arranged by Beşiktaş Municipality were distributed to the general public.

İTÜ'de mezuniyet coşkusu

İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, 101 denizcinin mezuniyetini Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın katılımıyla kutladı. İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi 2009-2010 mezuniyet töreninde konuşan Bakan Yıldırım, Kabotaj Bayramı'nı kutlayarak, "Yüreği Türkiye sevgisi ile dolu genç denizcilerimizi mezun eden hocalarımıza en derin sevgilerimi sunuyor teşekkür ediyorum" dedi.

Türkiye'nin ilk denizcilik fakültesine sahip olan İstanbul Teknik Üniversitesi'nin Türkiye'de örnek oluşturduğunu söyleyen Bakan Yıldırım, "Bakanlık ve Denizcilik Müsteşarlığı kadrolarımızı sizlerle, sizlerin büyükleri ile doldurduk" dedi. Öğrencilere geçen yıl 600 kişilik bir öğrenci yurdu sözü verdiğini, bu



doğrultuda yurdun kolonlarının yükseldiğini müjdeleyen Bakan Yıldırım, denizcilik okulunda yatılı okul geleneğinin yeniden başlayacağını söyledi. Tüm olumlu gelişmelere rağmen, Türkiye'de hala denizci açığının olduğuna işaret eden Bakan Yıldırım, "Bu ihtiyacı bu açığı kapatmamız lazım. Kendi açığı kapatmamız yetmez. Dünyanın 'gemi adamına' ihtiyacı var. Bu ihtiyacı karşılayacak bir ülke olabiliriz" dedi. "Tek ve bir hedefimiz var o da denizciliğimizi yüceltmektir" diyen Yıldırım, sözlerini şöyle sürdürdü: "Büyük Atatürk'ün bize emanet ettiği bu mirası en iyi şekilde gelecek nesillere taşımak istiyoruz. Bu Cumhuriyet'in 100. Yıl kuruluşu olan 2023'te en iyi armağan olacaktır." Bakan Yıldırım konuşmasının sonunda, Amerika Birleşik Devletleri Ulaştırma Bakanlığı'nın Türk öğrencilerin denizcilik eğitim ve öğretiminde her türlü desteği sunacağı konusunda söz aldığını müjdeledi. Bakan Yıldırım'a Denizcilik Fakültesi'ne verdiği desteklerden dolayı İTÜ Denizcilik Fakültesi yönetimi tarafından bir plaket takdim edildi.

Piri Reis'te Sürekli Eğitim Merkezi açıldı



Piri Reis Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi'nin (PÜSEM), başta denizcilik sektöründeki ihtiyaç duyulan nitelikli eleman eğitimlerini sağlamak üzere, her yaşta insana eğitim imkânları yaratmak ve kurumlar arası işbirliği ortamı yaratarak bilgi ve deneyim paylaşımını gerçekleştirmek amacıyla Haziran ayında faaliyete başladı. PÜSEM'de ilk olarak, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından

yapılan mevzuat düzenlemeleri çerçevesinde İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Fakültesi mezunu otuz kursiyere Uzakyol Vardiya Zabiti olabilmek için GASM sınavlarına girebilmelerine imkân sağlayacak olan iki dönemlik eğitimlere 21 Haziran 2010 tarihinde başlandı. Ayrıca, çeşitli üniversitelerin iki yıllık denizcilik meslek yüksek okullarından yeni mezun ya da güverte ve makine dallarında denizde çalışan altmış kursiyerin Uzakyol Vardiya Zabiti olabilmek için GASM sınavlarına girebilmelerine imkân sağlayacak olan yarım yıllık eğitimlerine 28 Haziran 2010 tarihinde başladı. PÜSEM, açılması planlanan 7.01, 7.02, Yat Kaptanlığı ve benzeri eğitimlerin yanı sıra denizcilik şirketlerinin bireysel ve kurumsal eğitim taleplerini de karşılamayı hedefliyor.

Graduation joy at ITU

Istanbul Technical University Maritime Faculty celebrated the graduation of 101 sailors with the participation of Binali Yıldırım, the Minister of Transport. The Minister Yıldırım, who gave a speech at 2009 - 2010 graduation ceremony,

celebrated the cabotage day and said "I send my deepest sympathy and thank to our teachers graduated our young sailors whose hearts are full of love of Turkey" stating that Istanbul Technical University having the first maritime faculty of Turkey sets a precedent. The Minister Yıldırım continued as follows: "we filled the cadres of Ministry and Undersecretariat of Maritime Affairs with you and your elders". Yıldırım announced that they have made a promise to build a student hostel for 600 students last year, and accordingly the first construction columns have already been

erected, and that the tradition of boarding school will start again at the naval school. "Despite all positive improvements, there is still a vacancy for shipmen. We have to meet this vacancy. It is not enough to meet only our own vacancy. The world is in need of "shipmen. We can become a country to meet this vacancy" said Yıldırım and continued. "We have one and only aim and this is to sublimate our maritime affairs. We are willing to carry this heritage trusted to us by the great President of Turkish Republic Kemal Atatürk to each new generation in the best manner. This will be the best gift in 2023 which is the 100th anniversary of our Republic". The Minister Yıldırım announced good news at the end of his speech that he obtained a promise from the Ministry of Transportation of the United States that they will provide all support in the maritime education of Turk students. A plaque was presented to the Minister Yıldırım by the Management of ITU Maritime Faculty due to his contributions to the Maritime Faculty.

Continuing education centre was opened at Piri Reis

The Piri Reis University, Continuous Education Centre (PÜSEM) started its activities in June. It was established in order to create educational opportunities for people from all ages to provide trainings for qualified personnel required especially in the maritime sector as well as to ensure information and experience sharing by means of creating an inter-academic collaborative environment. At PÜSEM, two-period trainings will allow thirty trainees, who have graduated from Istanbul University, Faculty of Maritime Transportation and Management Engineering, to take GASM exams for becoming Unlimited Watchkeeping Officers within the frame of regulation arrangements made by the Undersecretariat of Maritime Affairs which were started in June 21, 2010. Also, half-year trainings of sixty trainees, who were newly graduated from two-year maritime vocational high schools of various universities or are working on the water in deck and engine branches, which will enable them to take GASM exams for becoming Unlimited Watchkeeping Officer, were started in June 28th 2010. PÜSEM aims to meet individual and corporate training demands of maritime companies as well as 7.01, 7.02, yacht mastership and similar trainings planned to be opened.

SHIP INDUSTRY

Kız öğrencilerin sayısı artıyor

İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi 2009-2010 dönemi mezuniyet töreni yapıldı. İTÜ Süleyman Demirel Kültür Merkezi'nde yapılan törene, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, İTÜ Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Karaca, İTÜ Gemi İnşaat Deniz Bilimleri Fakültesi Dekan Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, Y.T.Ü. Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Bahri Şahin, Türk Lloyd Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mustafa İnsel, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Osman Kolay, İstanbul Liman Başkanı Mustafa Azman'ın yanı sıra denizcilik sektörünün önde gelen isimleri, öğrenciler ve velileri katıldı. Mezuniyet töreninde "İTÜ Gemi İnşaat Fakültesi'nden mezun olduğum için gurur duyuyorum" diyerek konuşmasına başlayan Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, İTÜ'nün kurulmasının temel nedeninin Haliç tersanelerine ve donanmaya personel yetiştirmek olduğunu söyledi. Naiboğlu öğrencilere hitaben şunları söyledi: "Çok yeni bir mesleğinizin yanı sıra çok da eski bir mesleğiniz var. Türkiye gemi inşa sipariş adedi olarak dünya 4'üncüsü, tonaj olarak dünya ilk 8'incisi oldu. Yat yapımında ise ön sıralardayız. Türk milleti denizci olmayı becermiş durumda. Pruvanız neta, yolunuz açık olsun." İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği bölümlerinden toplam 75 öğrencinin mezun olduğunu söyleyerek, son yıllarda kız öğrenci sayısında artış olduğunu altını çizdi. Fakülte olarak Türkiye'de denizcilik eğitiminde bir marka olduklarını ve öğretim üyesi yetiştirmeye büyük önem verdiklerini vurgulayan Aldoğan, öğretim üyesi sayısının iki katına çıkarıldığını belirtti. Konuşmaların ardından dereceye giren öğrencilere plaketleri ve çeşitli kurum ve kuruluşların hediyeleri takdim edildi.

**Şile'de deniz fenerleri konuşuldu**

Şile Deniz Feneri'nin 150. yılı kutlamaları kapsamında FMV Işık Üniversitesi tarafından düzenlenen Uluslararası Deniz Fenerleri Sempozyum 12-13 Haziran tarihleri arasında Şile Dedeman Oteli'nde gerçekleştirildi. Birçok yerli ve yabancı konunun katıldığı sempozyuma destek verenlerden biri de Vira Dergisi oldu. İki gün süren sempozyumda hem Şile'nin tanıtımı yapıldı, hem de deniz fenerlerinin kültür, sanat ve teknolojik boyutu üzerinde duruldu. Sempozyumun açılışında konuşan Şile Kaymakamı Şükrü Görücü, Şile Belediye Başkanı Can Tabakoğlu kültürel mirasların önemine değindiler. FMV Işık Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Ekrem Ekinci de Şile Feneri'nin içinde sanatın, teknolojinin, şiirin de bulunduğu işaret ederek Şile ve çevresindeki kültürel, iktisadi, ve sosyal problemlerin çözümünde paydaş olarak yer almayı kendilerine amaç edindiklerini söyledi.

**Number of female students increases**

Istanbul Technical University (ITU), Faculty of Naval Architecture and Ocean Engineering 2009 - 2010 graduation ceremony was organized at the Süleyman Demirel Cultural Centre with the participation of Hasan Naiboğlu, the Undersecretary of Maritime Affairs; Prof. Dr. Mehmet Karaca, the Vice-President of ITU; Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, the President of ITU Faculty of Naval Architecture and Ocean Engineering; Prof. Dr. Bahri Şahin, the President of Y.T.U. Faculty of Naval Architecture and Maritime; Prof. Dr. Mustafa İnsel, the Chairman of Turkish Lloyd; Cemalettin Şevli, Istanbul Region Manager of the Undersecretariat of Maritime Affairs; Osman Kolay, the Chairman of the Turkish Chamber of Naval Architectures and Marine Engineers; Mustafa Azman, the Istanbul Port Master; Hüseyin Özkul, the Assistant Secretary General of GİSBİR, as well as prominent names of maritime sector, students and parents. Hasan Naiboğlu, the Undersecretary of Maritime Affairs, started his speech by saying "I am proud of being graduated from ITU Faculty of Naval Architecture". He said that the main reason for the establishment of ITU was to recruit the personnel for Haliç shipyards and the navy. Naiboğlu also addressed to the students: "You have a profession which is quite new as well as very old. Turkey ranks 4th in terms of order in shipbuilding and 8th in terms of tonnage in the world. We are at the forefront in yacht building. Our Turkish nation has achieved to become a sailor of the seas. May good speed you" Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, the President of Naval Architecture and Marine Engineering Department stated that 75 students in total were graduated from ITU Faculty of Naval Architecture and Marine Engineering and highlighted that an increase in the number of female students has occurred in the last years. Pointing out that they, as faculty, are a brand in the naval education in Turkey and give importance to raise academic members, Aldoğan indicated that the number of academic members has been doubled. After dialogues, plaques of top students and awards of various organization and institutions were presented.

The lighthouses discussed in Şile

Under the scope of the celebrations of 150th year anniversary of Şile Lighthouse, the International Lighthouses Symposium was held by the FMV Işık University. The International Lighthouses Symposium by the FMV Işık University under the scope of the celebrations of 150th year anniversary of Şile Lighthouse was held in Şile Dedeman Hotel between June 12th and 13th. In the two-day symposium the town of Şile was introduced and the culture, art and technology dimensions of the lighthouses emphasized. Having participated by many local and international guests, the symposium was also supported by Vira Magazine. The opening speeches were made by Şükrü Görücü, the district governor of Şile and Can Tabakoğlu, the Mayor.

DTO Heyeti Posidonia Fuarı'ndaydı

Deniz Ticaret Odası (DTO), deniz ticareti ve gemi yan sanayinin en büyük fuarı olan Posidonia Uluslararası Denizcilik Fuarı'na kalabalık bir kadro ile ziyaret etti. Bu yıl firmaların fuara katılımı düşük olsa da DTO Heyeti'nin resmi ziyaretleri oldukça zengin geçti. Deniz Ticaret Odası Heyeti, 5 Haziran'da İstanbul'dan yola çıkan Ankara Gemisi'ndeki siyasiler, bürokratlar, armatörler ve basın mensuplarından oluşan kalabalık bir kadro ile Posidonia Fuarı'nı ziyaret etti. DTO Başkanı Metin Kalkavan'ın Başkanlık ettiği heyette TBMM eski Başkanı ve AKP Zonguldak Milletvekili Köksal Toptan, CHP Milletvekili Hüsni Çöllü, DTO başkan Vekili



Halim Mete, Oda yönetimi, armatörler ve basın mensupları yer aldı. DTO Heyeti Türk firmalarının standlarını ziyaret ettiler, fikir alışverişinde bulundular. Ziyarete Kalkavan, Posidonia 2010 Fuarı'na katılımın iki amacına dikkat çekti: "Deniz ticaretinde piyasanın içerisinde olup fuarda farklı kesim ve kurumlarla tanışmak, lobi faaliyetleri yapmak ve Türk-Yunan ilişkilerine pozitif katkı sağlamak." Fuar açılışının yapılacağı gün DTO heyeti ardından Yunanistan Ekonomi, Rekabet ve Denizcilik Bakanı Louka Katseli ve Sahil Güvenlik Komutanı Costas Karatsiyas'ı makamında ziyaret etti. Aynı günün akşamı Pire Limanı'na demirli olan Ankara Gemisi'nde büyük bir resepsiyon verildi. Yunan Armatörler Birliği ve Yunanistan Deniz Ticaret Odası'nı da ziyaret eden DTO Heyeti, İstanbul'a geri dönüş rotasında Yunanistan'ın Korfu, Kefalonya, Mikonos ve Siros adalarında da resmi ziyaretlerine devam etti. Ada ziyaretlerinde Türkiye'nin tanıtımının yanı sıra uluslararası arenadaki teknik problemlerin ve düzenlemelerdeki değişiklikler konuşuldu, görüş alışverişinde bulunuldu.



Halim Mete, Oda yönetimi, armatörler ve basın mensupları yer aldı. DTO Heyeti Türk firmalarının standlarını ziyaret ettiler, fikir alışverişinde bulundular. Ziyarete Kalkavan, Posidonia 2010 Fuarı'na katılımın iki amacına dikkat çekti: "Deniz ticaretinde piyasanın içerisinde olup fuarda farklı kesim ve kurumlarla tanışmak, lobi faaliyetleri yapmak ve Türk-Yunan ilişkilerine pozitif katkı sağlamak." Fuar açılışının yapılacağı gün DTO heyeti ardından Yunanistan Ekonomi, Rekabet ve Denizcilik Bakanı Louka Katseli ve Sahil Güvenlik Komutanı Costas Karatsiyas'ı makamında ziyaret etti. Aynı günün akşamı Pire Limanı'na demirli olan Ankara Gemisi'nde büyük bir resepsiyon verildi. Yunan Armatörler Birliği ve Yunanistan Deniz Ticaret Odası'nı da ziyaret eden DTO Heyeti, İstanbul'a geri dönüş rotasında Yunanistan'ın Korfu, Kefalonya, Mikonos ve Siros adalarında da resmi ziyaretlerine devam etti. Ada ziyaretlerinde Türkiye'nin tanıtımının yanı sıra uluslararası arenadaki teknik problemlerin ve düzenlemelerdeki değişiklikler konuşuldu, görüş alışverişinde bulunuldu.

DTO Delegation at the Posidonia Exhibition

The Chamber of Shipping (DTO) visited the Posidonia International Maritime Exhibition, the biggest exhibition of Shipping and ship supply industry, with a crowded staff. Even though the participation companies to the exhibition was low this year, DTO's official visits were substantial. The Delegation of Chamber of Shipping visited the Posidonia Exhibition with a crowded staff, consisting of politicians, bureaucrats, ship owners and press members who were all in Ship of Ankara, started its journey in June 5th. The delegation headed by Metin Kalkavan, the Chairman of DTO, Köksal Toptan, the former President of TBMM and AKP

Zonguldak Deputy; Hüsni Çöllü, CHP Deputy; Halim Mete, the Vice-President of DTO, management of chamber, ship owners and press members were present. DTO Delegation visited the stands of Turkish companies, and exchanged



ideas. During the visit, Mr. Kalkavan pointed out two objectives of participating to the Posidonia 2010 Exhibition: "taking part in the Shipping market, meeting with different sectors and organizations, conducting lobby activities and providing positive contribution to Turk-Greek relations." On the day in which the opening of exhibition will be made, the DTO Delegation visited the Minister of Economy, Competition and Maritime Affairs of Greece, Louka Katseli and the Commander of Coast Guard, Costas Karatsiyas in their offices. In the evening of same day, a large reception was given in the ship of Ankara, anchored to the port of Pire. The DTO Delegation also visited the Greek Association of Ship Owners and the Chamber of Shipping of Greece then continued its official visits in Korfu, Kefalonya, and Mikonos and Siros islands of Greece on the return route to Istanbul. During these island visits, discussions were made and notes compared on technical problems at international arena and changes in arrangements as well as general presentations of Turkey were given.

SHIP INDUSTRY

Karamürsel mezunları 3000 üye için yola çıktı

Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu Mezunlar Derneği 27 Haziran 2010 Pazar günü gerçekleştirdiği kokteyl ile kuruluşunu tüm üyelerine ilan etti. Kutlamaya dernek üyelerinin yanı sıra Deniz Ticaret Odası Başkanı Danışmanı Yılmaz Dağcı, Kocaeli Üniversitesi Denizcilik işletmeleri ve Yönetimi Bölüm Başkanı Yard. Doç.

Dr. Erdal Arlı, Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu Öğretim görevlileride katıldı. Kutlamada konuşma yapan Dernek Başkanı Mutlu Yelten "Bizler bu okulun ilk mezunları olarak çok sıkıntılar çektik ve her şeyi kendimiz yapmak zorunda kaldık. Biz

artık okulumuzdan mezun olan arkadaşlarımızın her türlü konuda yanında yer alacak ve destekleyecek bir kuruluş olsun istiyoruz. Bu arkadaşlarımıza denizcilik sektöründe istihdam edilme konusunda yardımcı olalım. Okulumuzun prestijini en üst seviyeye çıkaralım ve sektöre hizmet edecek kaliteli iş gücünün oluşması için çalışalım. Hedeflerimiz büyük ve bu hedeflere ulaşma konusunda hepimizin desteğine ve katılımınıza ihtiyacımız var" dedi. Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu Mezunlar Derneği'nin ilk yönetim kurulu şu isimlerden oluşuyor: (Başkan) Mutlu Yelten, (Başkan Yard.) Didem Yüksel, (Sayman) Hasan Çolak, (Sekreter) Emrah Aktaş, (Üye) Barış Türkmen, (Üye) Emrah Bayram, (Üye) Ahmet Yavuz, (Üye) Süleyman Cansoy, (Üye) A.Latif Türkoğlu.

Yaklaşık 6 aylık yoğun faaliyetler sonucu kurulan dernek, sosyal ve sektörel alanda dayanışmak için denizcilik sektörünün hemen her alanında hizmet veren mezunlarını bir araya toplamayı hedefliyor. Şimdilik 800 üyesi olan derneğin hedefi 3 bin kişiye ulaşmak.

Ayrıntılı bilgi için web sitesi www.karamurselbey.com.

Yeni çevre düzenlemeleri yürürlükte

Gemilerden çıkan zararlı gazların salınımını düşürülmesi için kabul edilen yeni düzenlemeler Ek Madde VI ile uygulamaya girdi. Kurallar ülkeleri bağlayıcı olacak. Çevreye zararlı gazların salınımını büyük ölçüde azaltması beklenen yeni ve kapsamlı düzenlemeler Gemilerden Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi için Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships -MARPOL) bünyesinde 1 Temmuz 2010'da yürürlüğe girdi. Ek Madde VI ile gelen yeni düzenlemeler, özellikle liman şehirlerde ve kıyılarda yaşayan insanların sağlığını tehdit eden atmosfere zararlı gazların salınımını azaltma amacını taşıyor. Yeni kurallar daha katı ve bağlayıcı olacak. Yeni düzenlemeler, özellikle belirli bölgelerdeki gemilerden sülfür oksit (SOx) gazının salınımını, iki yıl içinde yüzde 4,5'den yüzde 3,5'e ve 2020 yılına kadar yüzde 0,5'e düşürmeyi hedefliyor. Ayrıca MARPOL bünyesindeki yeni değişiklikler, gemilerden çıkan sülfür oksit, parçacıklı nitrojen oksit gibi zararlı gaz salınımlarının ölçülmesi için Gaz Salınımı Kontrol Bölgeleri (Emission Control Areas -ECA) kurulmasına izin veriyor. Önerilerin alınacağı bölgeler arasında şimdilik Baltık Denizi ve Kuzey Denizi yer alıyor.

Karamürsel graduates set forth for 3000 members

The Alumni Association of Karamürsel Maritime Vocational High School announced its establishment to all its members through a cocktail organized in June 27th, 2010 Sunday at GISBIR social facilities. Yılmaz Dağcı, the Advisor to the Chairman of the Chamber of Shipping; Assistant Prof. Dr. Erdal Arlı, the Head of Kocaeli University Maritime Organizations and Management Department; faculty members of Kocaeli University Karamürsel Maritime Vocational High School as well as the members of association were present at the cocktail. Mutlu Yelten, the President of the Association, gave a speech at the ceremony. "As the first graduates of this school, we had many difficulties and have had to make everything ourselves. We now want to have an organization that will take side with and give support to our friends graduated from our school in every subject. Let us help these friends to be employed in the maritime sector.

Let us raise the prestige of our school to the uppermost level and work for the formation of qualified labour force that will serve the sector. Our targets are ambitious and we need your support and contribution to achieve these targets". First board of directors of the Alumni Association of Karamürsel Maritime Vocational High School is composed of the following names; (Chairman) Mutlu Yelten; (Vice Chairman) Didem Yüksel; (Treasurer) Hasan Çolak; (Secretary) Emrah Aktaş; (Member) Barış Türkmen; (Member) Emrah Bayram; (Member) Ahmet Yavuz; (member) Süleyman Cansoy; (Member) A. Latif Türkoğlu. The association established as a result of intensive activities of around 6 months, intends to gather all graduates serving in almost every field of maritime sector for acting in solidarity in the social and sectoral area. The aim of the association with currently 800 members is to reach 3 thousands people.

For detailed information please visit the web site www.karamurselbey.com.

Air pollution from ships cut

New and more stringent regulations to reduce harmful emissions from ships enter into force with Annex VI. New and more stringent regulations to reduce harmful emissions from ships are expected to have a significant beneficial impact on the



atmospheric environment and on human health, particularly that of people living in port cities and coastal communities. The revised Annex VI (Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships) of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL convention) enters into force globally on 1 July 2010.

Kaynak dünyası İstanbul'da buluştu

Uluslararası Kaynak Enstitüsü 63. Genel Kurulu ve Uluslararası Konferansı İstanbul Swissotel'de 11-17 Temmuz tarihleri arasında gerçekleşti. Konferansta, Gedik Eğitim Vakfı (GEV) ve Türk Kaynak Teknolojisi Akademisi (TKTA) dünyadan kaynak konusunda uzman isimlerini İstanbul'da bir araya getirdi. Çok sayıda yerli ve yabancı konunun katıldığı konferansta bir de "Gemi İnşada Kaynak" konulu oturum gerçekleştirildi. Başkanlığını IIW Gemi İnşa Komisyonu Başkanı Richard Boekholt'ın yaptığı oturumda birçok yabancı konuşmacılar yer alırken, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytas ve Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mustafa İnel Türk konuşmacı olarak Türkiye'nin kaynak sektöründeki durumunu farklı açılardan anlatarak ilgi odağı oldular. Türkiye'de tersane yatırımlarının devam ettiğini açıklayan Yaşar Duran Aytas, Türkiye'nin gemi, tekne inşası, gemi geri dönüşüm sektörü ile ilgili güncel bilgileri dinleyenlere aktardı. Eğitim alanında elemanların yetişmesi için çaba sarf ettiklerini de söyleyen Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü, çeşitli konularda yayınlar hazırladıklarının altını çizdi. Türkiye'de yüzde 60 el kaynağının kullandığını kaydeden Aytas, kaynak sektörünün önemine temas ederek, işçi sağlığı ve iş güvenliği konusuna vurgu yaptı. Kaynak sırasında çok uyulması



gereken kurallara değinen Aytas, özellikle havalandırma konusuna dikkat çekti. Türkiye'deki mevcut tersaneleri ve tersane yatırımlarının durumuna değinen Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mustafa İnel, Tuzla'daki tersanelerin kuş bakışı fotoğraflarını göstererek, tersanelerin son derece küçük alanda çalıştıklarını bildirdi. Mustafa İnel, ardından Türkiye'de yapılan çeşitli boy ve türlerde gemi ve teknelerin fotoğraflarını konuklara gösterdi. Bu fotoğraflar arasında MİLGEM projesi kapsamında yaptırılan Türk korveti ve Malta Şahini de vardı. İnel, tersanelerin son dönemlerde uydu alanlarının olduğuna böylece alan sıkıntılarını aşmaya çalıştıklarını dikkat çekti. Kendilerine yeni alan açtıklarında üretime daha fazla imkan sağladıklarını söyleyen İnel, montajın büyük bir kısmının bu açık alanda yapıldığını söyledi. Türkiye'de kaynaklarının büyük bir kısmının elle yapıldığını vurgulayan İnel, mekan bulunsa bile kullanılan teknolojik ürünlerin amaca uygun olup olmadığını da önemli olduğunu kaydetti.

Welding world meets at Istanbul

The 63rd General Assembly and International Conference of the International Welding Institute took place at Swissotel Istanbul between 11th to 17th July. During the conference, Gedik Eğitim Vakfı (Gedik Educational Foundation - GEV) and Türk Kaynak Teknolojisi Akademisi (Turkish Welding Technology Academy - TKTA) brought together the names specialized in welding from all over the world to meet in Istanbul. The conference attended by many local and foreign guests also included a session on "Welding in Shipbuilding". Chaired by the Richard Boekholt, Chairman SC Shipbuilding, the session featured many foreign speakers, while Yaşar Duran Aytas, General Manager of Shipbuilding and Shipyards, and Prof. Dr. Mustafa İnel, Chairman of the Board of Directors of Turkish Lloyd, became the focus of attention as the Turkish speakers explaining the status of Turkey in welding sector from different perspectives. Explaining that the shipyard investments continue in Turkey, Yaşar Duran Aytas relayed updated information regarding the sector of construction of ships and boats and ship recycling in Turkey. Also stating that they will make effort to train new staff, General Manager of Shipbuilding and Shipyards emphasized that they are preparing publications on various subjects. Touching upon the importance of the welding sector, Aytas said that manual welding is employed in Turkey by 60% and emphasize occupational health and safety. Noting the rules that should absolutely be observed



during welding, Aytas especially pointed out to ventilation. Prof. Dr. Mustafa İnel, Chairman of the Board of Directors of Turkish Lloyd, noted the condition of the existing shipyards and shipyard investments in Turkey, showed the bird's eye photos of the shipyards in Tuzla and stated that generally shipyards are working in very small areas. Mustafa İnel then showed the guests photos of ships and boats of various sizes and types built in Turkey. These photos included the Turkish corvette, ordered within the MİLGEM project, and Maltese Falcon. İnel pointed out that the shipyards have satellite areas lately in an attempt to overcome their problem of small area. "More opportunity is enabled for manufacture when they open up new spaces for themselves. Most of the assemblies take place in this open space. Most of welding takes place manually in Turkey. It is also important if the technological products are fit for the purpose or not even if space is sufficient" said İnel.

SHIP INDUSTRY

Denizcilik İhtisas Kütüphanesi kuruluyor

Denizcilik Müsteşarlığı'nın denizcilik tarih ve kültürüne katkıda bulunmak amacıyla kurmayı planladığı Denizcilik İhtisas Kütüphanesi projesinin bilgilendirme toplantısı Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü'nde yapıldı. Türkiye denizciliğine yön verme kararlılığında olan Denizcilik Müsteşarlığı, ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapmak suretiyle tarihteki denizci birikimini araştırmaya yönelik birimler oluşmasına öncülük ediyor. Bunun için atılması gereken ilk ve en önemli adımlardan biri olarak araştırmacıların hizmetine sunulmak üzere Denizcilik İhtisas Kütüphanesi kurulmasına karar verildi. Böylece yurt içinde ve yurt dışından sağlanacak kitap, dergi ve belgelerle gelecekte denizcilik tarih ve kültürüne en büyük katkıyı yapacak kaynaklar elde edilmiş olacak.

Toplantıda konuşma yapan Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, böyle bir kütüphane kurulmasını hem Türk denizciliği hem de dünya denizciliği açısından çok önemli gördüklerini belirtti. Özellikle denizciliğin takip edilmesi ve bu konuda önemli kaynaklarla başvurulması açısından bu kütüphanenin olmasının çok önemli olduğuna dikkat çeken Şevli, sektör açısından bakıldığında da böyle bir kaynağa ihtiyaç duyulduğunu ifade etti.

Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, Denizcilik İhtisas Kütüphanesi'nin geçici olarak Çırağan Sarayı yanında bulunan Ziya Kalkavan Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi'nin bahçesi içerisindeki Denizcilik Müsteşarlığı'na ait ek binada yer alacağını ancak zaman içerisinde projeyi Haliç'e taşımayı hedeflediklerini ve kütüphanenin herkese açık olacağını belirtti.

Konuyla ilgili olarak açıklamalarda bulunan Denizcilik Müsteşarlığı Müşaviri Prof. Dr. İdris Bostan ise günümüzde denizciliğin giderek ivme kazandığı, denizcilik sektörünün de önemli bir gelişme kaydettiği bir dönemde denizcilik tarihi ve kültürünün önem taşıdığını söyledi. Bostan, yakın dönem dikkate alındığında Türk denizcisinin ulaştığı noktayı tanımlayabilmeyi yeterli düzeyde olmasa da yaklaşık bin yıllık Anadolu'daki Türk geçmişi esas alındığında denizciliğin nasıl bir süreç takip ettiğini anlamının deniz kültürüne değer veren Türk milleti içinde önemli bir husus olması gerektiğini vurguladı.

Denizciliğin tarihine değinen Bostan, deniz tarihi ve deniz kültürü çalışmalarının yeterli olmadığını belirterek Türkiye'de deniz araştırmaları yapan araştırma merkezlerinin bulunmadığını ve üniversitelerde deniz tarihi ve kültürü araştırmalarına ayrılmış enstitüler olmadığını söyledi. Deniz tarihi ve kültürü araştırmalarının şahsi gayretlerle yürüdüğünü ifade eden Prof. Dr. İdris Bostan, Denizcilik Müsteşarlığı'nın 5 yıldır üzerinde durduğu ve büyük gayretlerle deniz tarihine ışık tutmak amacıyla çalışmalara öncülük etmesinin kendisini cesaretlendirdiğini belirtti.

Bostan, kuracakları kütüphanenin bağışlara açık olacağını, Denizcilik İhtisas Kütüphanesi'nde diğer kütüphanelerden farklı olarak sadece denizciliği esas alan yayınların bulunacağını ve tüm kitapların toplanmasıyla birlikte ileride denizciliğin arşivinin oluşturulabileceğini belirterek kütüphanenin açılmasının tüm hazırlıklar tamamlanarak tam anlamıyla kitap temininin sağlanmasının yılsonunu bulacağını ifade etti.

Maritime Specialized Library is on the way

The briefing for the Maritime Specialized Library Project planned for establishment by the Undersecretariat of Maritime Affairs in order to contribute to the maritime history and culture took place at Undersecretariat of Maritime Affairs, Istanbul Regional Directorate. Being determined to set the route for the maritime sector in Turkey, the Undersecretariat of Maritime Affairs leads the way to the creation of units for research into the historical maritime heritage by cooperating with the relevant institutions and organizations. A decision was made to establish Maritime Specialized Library to serve the researchers as the first and most important step for this purpose. So, the sources to contribute to the maritime history and culture in future will be obtained by books, publications and documents to be obtained locally and from abroad. Speaking at the meeting, Cemalettin Şevli, the Regional Director in Istanbul of the Undersecretariat of Maritime Affairs under the Prime Ministry, stated that they consider establishing such a library is very important for both the Turkish maritime sector and the world maritime sector. Pointing out that this library is very important especially in terms of keeping track with developments in the maritime sector and using important sources in this respect, Şevli said that there is a need for such a source from the marine sector's point of view. "The Maritime Specialized Library will temporarily be located in the annex building of the Undersecretariat of Maritime Affairs in the garden of the Ziya Kalkavan Anatolian Maritime Vocational High School next to Çırağan Palace. We intend to move the Project to the Golden Horn in time and the library will be open and accessible for all" said Cemalettin Şevli. Making statements relating to the subject, Prof. Dr. İdris Bostan, the Counselor of the Undersecretariat of Maritime Affairs, said that maritime history and culture is important in our age, at a time when the maritime sector is gaining acceleration and the making a considerable development. "Defining the point reached by the Turkish seafarers with consideration of the recent past and understanding the process followed by the maritime sector with consideration of the Turkish past in Anatolia of approximately one thousand years should be an important matter for the Turkish nation as well" said Bostan.



CEMRE

WE JUST
CREATE QUALITY WITH
THE PIONEERING TECHNOLOGY



CEMRE SHIPYARD

Altınova Tersaneler Bölgesi, Parsel B11-B12, Yalova / TÜRKİYE

Phone: +90 226 461 51 50 - Fax: +90 226 461 43 41 - cemreshipyard.com - www.cemreshipyard.com





Avrupa gemi inşa sektöründe EMEC'in rolü nedir?

Bizim yapmaya çalıştığımız şey, özellikle Brüksel'de gemi inşa sektörüne daha fazla dikkat çekilmesini sağlamaktır. Bunun amacı politikacıların birçok şeyin ortaya çıkarılmasına yardım etmelerini sağlamaktır; örneğin fikri mülkiyet haklarının korunmasına yardımcı olunması, inovasyonun desteklenmesi gibi, çünkü rekabetçi olabilmek için en önemli öge inovasyondur. Rakiplerinizden bir adım önde olmak istiyorsanız daha hızlı koşmalısınız. Bu nedenle mevcut sorunlara yeni çözümler bulma konusunda daha fazla yatırım yapmanız gerekir. Toplum artık aslında çözülebilir olan ama mali sebeplerden dolayı çözülmeyen kirlilik, egzoz gazları gibi sorunları kabul etmiyor. Bir armatörün gemisinin beş yaşında olması durumunda yeni bir gemi almak istememesini anlıyorum. Bir geminin normal ömrü 25-30

SHIP INDUSTRY



adımlardan biri olarak, Hollanda sektörü, sondaj, boru döşeme, donanma sektörü, süper yatlar gibi özel işler için her zaman gerekli olan yüksek teknolojili karmaşık gemilere odaklandı. Bu tip gemiler tankerler, dökme yük gemileri ve konteyner gemileri gibi normal tipteki gemilere nazaran krizden daha az etkilendiler. Ve talep sektörüne odaklanan ülkeler her yerde inşa edilen gemilere yönelen ülkelere oranla krizden daha az etkilendiler. Ne kadar uzmanlaşırsanız krizde ayakta kalma şansınız da o kadar artar.

Türkiye'nin durumunu nasıl görüyorsunuz?

Türkiye'yi iki sene önce ziyaret ettim ve o zaman henüz kriz başlamamıştı. O zaman çok fazla olan tersane sayısından dolayı şaşırılmışım. Aynı zamanda tersanelerin yönetimi de beni şaşırtmıştı, yönetim kısmen kadınların elindeydi ve Avrupa'da durum böyle değil. Elbette ki birkaç tane kadın yöneticimiz var, ama çoğunluğu erkek. Türkiye'de daha fazla kadın denizcilik sektörü ile ilgileniyor ve bana gerçekten bu konuda yetenekli oldukları izlenimini verdiler. Bu nedenle, eğer kriz olmamış olsaydı, bence Türkiye gemi inşa sektörü pazarında iyi bir pay almak için çok yüksek bir şansa sahip olabilirdi. Bence Türkiye kendi teçhizat sektörünü ortaya çıkarmak için oldukça yeterli bir potansiyele sahip. Kimi zaman birbirinizden bir şeyler öğrenmek için işbirliği yapmanız gerekir. Türkiye ile Hollanda teçhizat sektörleri arasında tam da bu tip bir anlaşma imzalandı. Bu anlaşma iki taraf için de faydalı olacak. Avrupa'nın bir parçası olmaması Türkiye'nin Avrupa Teçhizat Kurulu'nun bir parçası olmadığı anlamına gelmiyor. Kore de Avrupa'nın bir parçası değil, ancak oldukça rekabetçi bir ortam yarattılar. Peki, Türkiye neden bunu yapmasın? Ancak Türkiye'nin de daha karmaşık gemilere yönelmesi gerekiyor. Aksi takdirde rekabetin içinde kalmaz. Sadece Çin için değil, aynı zamanda Hindistan ve Brezilya için de konuşuyoruz. Yani kendi payınız için savaşmanız gerekiyor.

Türkiye'nin EMEC'e üyeliği konusunda ne düşünüyorsunuz?

Türkiye açısından EMEC üyesi olmak için son zamanlarda ortaya çıkan iyi nedenler vardı. Burada bulunmamızın Türkiye'yi ilginç bir piyasa olarak gördüğümüzün bir kanıtı olduğunu söyleyebiliriz. Bizlerin isteği bilgi ve deneyimlerimizi paylaşmak, ortak girişimler yaratmak ve bilgi ve tecrübe alışverişi ile birbirimize yardım etmektir. Bürokrasiden, komitelerden nefret ederim fakat üye olan Türkler sayesinde EMEC içerisinde daha fazla Avrupalı üreticiyi Türk piyasasına tanıtmak için neler yapmamız gerektiği hakkında bir görüşme yapacağız. Ticaret yapmak ısmarlayabileceğiniz bir şey değildir, dolayısıyla eğer fırsatlar varsa iş ortaklığı yaparız. Türkiye'nin potansiyel ilgi çekici ülkelere biri olduğu gerçeğinin ilgilenen firmalara ulusal bir seviyede tercüme edilmesi gereken bir şey olduğunu düşünüyorum ve biz EMEC olarak bu tarz bilginin ulusal organizasyonlara aktarıldığından emin olmaya çalışıyoruz

good chances to get a nice share of shipbuilding market. I think Turkey is very well able to create its own equipment industry. They are already visible. Sometimes you have to co-operate to learn from each other. Just an agreement was signed between Turkey and Netherlands' equipment sector. Dutch government will support Turkey and Netherlands in the shipbuilding process. That will be good for both parties. Turkey is not a part of Europe does not mean that Turkey is not a part of European Equipment Council. Korea also is not a part of Europe but they have created a very competitive environment so why not Turkey can't do that? But Turkey also has to concentrate on more complex ships. Otherwise it can't stay in the competition; we are not just talking about China, also India, and Brazil. So you have to fight for your share.

What do you think about Turkey's EMEC membership?

Well, there were good reasons for Turkey to become a member of EMEC. You could also said the fact we are here is proof that we see Turkey as an interesting market. What we are willing to do is share information and share knowledge is create joint ventures and help each other by exchanging information and exchanging experiences. I hate buracracy, I hate committees but I am sure that we will have a conversation within EMEC thanks to the Turkish that become a member about what we should do introduce more European manufacturers to the Turkish market. And the way to do it might be a committee or perhaps another solution. You should know that doing business is not something you can order doing business as to do with business opportunities, so if there are opportunities the business partners we use. I think, making use the fact that Turkey is a potentially interesting country something that should be translated at a national level to the companies that are interested. And what we try to do as EMEC is to make sure that this short of information is being transduced to the national organizations and the national organizations will inform their national companies they make use these sort of things and one of the best ways do it is taking number of companies transport to Turkey create opportunities for meeting each other then business will come as usual I think. So we will do our best and not only because we like but also because it might be commercially interesting.

Do you think that Turkey has a capacity to develop a leading role within Europe or stay just a subcontractor?

Labor intensive part is the less interesting part. 75 percent the value of the ship produced by the equipment sector not by the yards. That's why we concentrate on equipment part not on the yards part.

What do you think about governmental supports? Is it necessary for the growth of the sector?

Within Europe if one country supporting the shipbuilding industry much heavier than another one that creates different levels. So important thing is to decide in what way we support the industry. In the Netherlands we don't rely on governmental supports. Because we think that competition should not be distorted by support. But a lot of countries also within Europe using instruments to support their own industry and what we try to do is convince the EU that support is not given more than is strictly necessary. If there is no level playing field then at least you should try to create level playing field because otherwise you will not survive because other countries are



ve ulusal organizasyonlar bu tarz şeylerden yararlanabilecek kendi ulusal firmalarını bilgilendirecekler. Ve bunu yapmanın en iyi yollarından biri birkaç firmayı Türkiye'ye getirmek, birbirleri ile tanışma fırsatları yaratmaktır, o zaman adet olduğu üzere arkasından iş birliğinin geleceğini düşünüyorum. Dolayısıyla, elimizden gelenin en iyisini yapacağız ve bunu sadece hoşlandığımız için değil, aynı zamanda ticari açıdan da ilgi çekici olabileceği için yapıyoruz.

Sizce Türkiye Avrupa içerisinde önde gelen bir rol elde etmek için yeterli kapasiteye sahip mi, yoksa sadece bir alt yüklenici olarak mı kalacak?

Yoğun emek kısmı bu işin en az ilgi çekici kısmı. Bir geminin yüzde 75'i tersaneler tarafından değil, teçhizat sektörü tarafından üretiliyor. İşte biz bu yüzden teçhizat kısmına yöneliyoruz, tersane kısmına değil.

Devlet destekleri konusunda ne düşünüyorsunuz? Sizce sektörün gelişimi için zorunlu mu?

Avrupa içerisinde bir ülkenin gemi inşa sektörünü diğerinden daha yoğun bir şekilde desteklemesi farklı seviyeler ortaya çıkarıyor. Bu nedenle karar vermemiz gereken en önemli konulardan biri sektörü ne şekilde destekleyeceğimizdir. Hollanda'da hükümet desteklerine dayanmıyoruz. Çünkü rekabetin destekle bozulmaması gerektiğini düşünüyoruz. Avrupa'daki pek çok ülke kendi endüstrilerini destekleyecek araçlar kullanıyor ve biz AB'yi kesinlikle gerektiğinden fazla destek verilmemesi yönünde ikna etmeye çalışıyoruz. Eğer eşit şartlar yoksa o zaman en azından eşit şartlar sağlamaya çalışmalısınız, çünkü diğer ülkeler kendi endüstrilerini gerçekten desteklediği için başka biçimde hayatta kalamazsınız. İkinci olarak inovasyonun önemine vurgu yapıyoruz. Eğer inovasyon yapmazsak on yıl içerisinde ölmüş olacağız. Dolayısıyla bazen firmaları inovasyon konusunda daha fazla teşvik etmek zorundasınız. Bir inovasyon aynı zamanda günümüzde yeterli politik destek alan çevre ile de bağlantılı olabilir. Eğer inovasyon sürecinin sonucu çevreyi kirletmeyecek daha temiz gemiler üretmekse o zaman böyle bir inovasyonun hükümet tarafından desteklenmesinin dünya genelinde dikkate alınması gereken bir şey olduğunu düşünüyorum, çünkü kirlilik sadece Avrupa'da değil tüm dünyada olacak.

Avrupa gemi inşa sektörünün Asya karşısındaki rekabetçiliğini nasıl görüyorsunuz?

Çin ile rekabete girmeyi bırakmalıyız, çünkü bu rekabeti asla kazanamayız. Diğer ülkelerin aynı tip gemileri inşa etmek için bizden daha düşük fiyatları olduğunu kabul etmemiz gerekiyor. Çünkü gemilerin katma değeri çok sınırlıdır. Rekabette daha güçlü durmak için gerekli olan bilgiyi ürettüğünüz sürece oldukça güvendesiniz demektir. Aynı zamanda bilgi üretmek de bir sorun. Bu nedenle, eğitime, araştırmaya, üniversitelere yatırım yapmak çok önemli aksi takdirde diğerlerinin karşısında güçlü olamazsınız.

really supporting their industries. The second thing is the importance of the innovation. If we do not innovate, we will be death in ten years. So sometimes you have to stimulate the companies to put more effort in innovation. An innovation can also be linked to environment that is really getting enough political support at this moment. If the outcome of the innovation process is that we produce cleaner ships that unless polluting then I think that supporting that sort of innovation by the government is something that should be considered worldwide because pollution will only take place in Europe also in rest of the world.

How do you see the competitiveness of Europe shipbuilding market against Asia?

We should stop competing with China, because we'll never win it. You must accept that other countries have lower prices than we are to build the relative simple ships. Because the added value of the ships is very limited. As long as you are able to produce the knowledge that is necessary to stay heavier in the competition, then you are rather safe. Also producing knowledge is a problem. So investing in education, in institutes that deliver knowledge, in universities is very important, otherwise we won't stay heavy for the rest.

Kısaca EMEC Başkanı: W.M. van Gulpen



Hollanda Kraliyet Donanmasında 1967-2000 yılları arasında çeşitli görevlerde bulunan van Gulpen, 1990 yılından itibaren Kraliyet Donanması Tersanesi'nde sırasıyla üretimden sorumlu müdür yardımcısı ve genel müdür olarak görev yaptı. Roma'da 6 aylık NATO savunma kursunu bitirdiğinde Tuğamiralliğe terfi ettirildi ve donanma filosunun bakım ve servis hizmetlerinden sorumlu Malzeme Müdür Yardımcısı olarak çalıştı. 2000 yılında Kraliyet Donanması'ndan emekli olarak EMEC Başkan Yardımcılığı'na, 2006'da ise Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçildi.

Briefly Chairman of EMEC: W.M. van Gulpen

W.M. van Gulpen, Commodore (E) RNLN (Ret.) has been an officer in the Royal Netherlands Navy from 1967 to 2000, covering many postings on board of most types of ships and a number of functions ashore. From 1990 he directed the Royal Netherlands Navy Dockyard, first as a deputy director responsible for production, repair and overhaul and then as director. After a 6-month NATO defence course in Rome, in 1997 he was promoted to the rank of Commodore and worked in MOD, as a Deputy Director of Material, responsible for maintenance and in service support of the fleet. In 2000, Mr. van Gulpen left the Royal Netherlands Navy and was elected Chairman of Holland Marine Equipment (HME) and Vice President of EMEC, becoming Chairman of EMEC in the year 2006.





SIDE SCUTTLES & SHIP WINDOWS LUMBUZ & GEMİ PENCERELERİ



CERTIFICATED & QUALITY PRODUCTS - FAST DELIVERY

SERTİFİKALI & KALİTELİ ÜRÜNLER - HIZLI TESLİM

İMALATÇI/MANUFACTURER



Fatih Bulvarı No:592 34925 Sultanbeyli - İstanbul / TÜRKİYE

Tel : +90 216 487 01 40 (Pbx)

email: info@idemarine.com

Fax: +90 216 487 01 44

www.idemarine.com

Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu (EMEC), Genel Sekreteri Paola Lancellotti

Teknolojimiz Var, Sıra Uygulamada

Kriz EMEC'i nasıl etkiledi?

EMEC krizden oldukça etkilendi, çünkü üyelerden birçoğu üyelik ücretlerini ödemek ile ilgili sorunlar yaşadı. Ve tabii ki bunun sebebi işlerin sıkıntıda olması. Bu alışılmadık bir durum, aynı zamanda teçhizat sektörü de bu uluslararası krizden dolayı sorunlar yaşıyor. Ancak teçhizat sektörünün yaşadığı sıkıntılar tersanelerin yaşadıklarından biraz farklı, her şeyden önce onlar krizi biraz daha geç hissettiler ve sonrasında da şirketler faaliyetlerini çeşitlendirebildi. Şimdilerde ulusal kuruluşlar Avrupa kuruluşlarının bir parçası olmanın da bir yatırım olduğunu düşünüyorlar. Bu nedenle elbette ki bazı hizmetler ve EMEC'e verilen para ile yaptıkları yatırımdan dolayı bazı politik etkiler bekliyorlar. Ve bence bazı durumlarda, bazı ülkeler tersanelere çok fazla kaynak ayırdılar ve teçhizata daha az kaynak

EMEC Genel Kurul toplantısı vesilesiyle İstanbul'a gelen EMEC Genel Sekreteri Paola Lancellotti ile EMEC'in misyonu, teknoloji ve çevre yatırımları ile rekabetçilik üzerine söyleştik...



We have Technology, Now is the Time For Practice

Paola Lancellotti: Secretary General of the European Marine Equipment Council (EMEC),

We have talked to Secretary General of the European Marine Equipment Council, Paola Lancellotti about EMEC's mission, technology, environment investments and competition at his visit to Istanbul for General Assembly of EMEC...

How the crisis has affected EMEC?

EMEC is as well centre affected by the crisis, because a lot of members have problems to pay the membership fees. And this is due to business is suffering of course. This is a peculiar situation, equipment industry is also suffering from this international crisis. But slightly differently from the yards themselves, first the crisis is felt a bit later and then the companies they can diversify their activities. Now, the national associations also consider the fact that being a part of European associations is also an investment. So they expect of course, some services, some political influence out of the investment by given money to EMEC. And I think, in some cases, some countries dedicated too many resources to the yards part and less may be on equipment where should be the other way around. Because the equipment has problem especially in some countries that gone through some crisis earlier, but you can be still successful in equipment if you are able to have an export strategy, if you innovate enough to be able to present outside of Europe, in those countries that building ships like in Asia. This is a financial international crisis. So the best survive, those are more competitive, that those offer something unique. So we consider that Europe offer something unique in terms of innovation and technology. So we think that big part will leave beyond the crisis and we will take up on the upright after the downturn.



ayırdılar, ancak durumun bunun tam tersi olması gerekmektedir. Çünkü teçhizat sektörü özellikle daha önce bu tip krizler yaşamış olan ülkelerde sorunlar yaşamakta, ancak eğer bir ihracat stratejisine sahip olabiliyorsanız, Avrupa dışında, örneğin Asya'dakiler gibi gemi inşa eden ülkelerde hizmet sunabilmek için yeterince yenilik yapabiliyorsanız teçhizat sektöründe halen başarılı olabilirsiniz. Bu uluslararası bir mali kriz. Bu nedenle, en iyiler, daha rekabetçi olanlar, özgün bir şeyler sunabilenler ayakta kalacaklardır. Bu nedenle Avrupa'nın yenilik ve teknoloji olarak özgün bir şeyler sunmasını ele alıyoruz. Krizin büyük kısmının geride kalacağını ve sıkıntılı dönemlerden sonra yükselişe geçeceğimizi düşünüyoruz. Bir kuruluş olarak bizim yapmaya çalıştığımız, tüm çabalarımızı ortaya çıkarılan fırsatların tamamının mevzuatlar içinde olabilmelerini sağlamak için sarf ediyoruz. İşler pazar güdümlü olamıyorsa, belki de bazı şeylerin mevzuat aracılığı ile ilerletilmesini sağlayabiliriz.

EMEC'in misyonunu nasıl tanımlıyorsunuz?

Bana göre bizim işimiz kanun koyucu kurumlara sektörün neler yaptığını göstermektir. Bu nedenle bizim çabamız sektörü Avrupa kuruluşlarına ve uluslararası düzeyde IMO'ya görünür kılmaktır. Sektörün güçlerinin neler olduğunu, neler yapabildiğini göstermektir. Bu yolda ilerlerken en önemli unsurlardan biri iletişimidir, çünkü sektör kendi içinde hafife alınıyor ve çok düşük bir profile sahip. Bence yapabildiği şeyler dolayısıyla daha fazla gurur duymalı. Bunları kanun koyucular da bilmeli ki kanun koyucular önlemler alırken bizim teknolojinin durumuna dayanan önlemler alabilsinler. Bu nedenle bizim çabamız sektörün neler sağlamakta yeterli olduğunu geniş kamusal alanda ulaşılabılır ve bilinir kılmaktır. Mevzuatlar konusunda pek de hevesli değiliz. Çünkü bizim elemanlarımız serbest bir pazarda çalışmaktan dolayı çok mutlular ancak deniz taşımacılığında yönetmeliklerin gitgide daha fazla ortaya çıkacağını da biliyoruz, çünkü toplum deniz taşımacılığının etkileri ve aynı zamanda da küresel ısınma konularında önlemler

As an association what we try to do is to make sure that during downturn we put all the efforts in place to make sure that all the opportunities created may be by the legislation. If it's not driven by the market may be we can have things driven by legislation.

How do describe EMEC's mission?

I think our job is to make visible to the legislative institutions what the industry is doing. So our effort is to make more visible the industry to the European institutions and to IMO at international level. To show what the strengths of the industry are, what it is capable of doing? In this way, one of the major directions is really communication because the sector is being under estimated themselves and also has a very low profile. I think it should be more proud of what they are able to do. This should be known also to the legislators so when the legislators take measures they know that they take measures based on the state of our technology. So our effort is also just to make available and knowledgeable at large public eventually what the industry is able to provide. We are not very keen on the legislation. Because our people are happy to work in a free market but at the same time we know that regulations will happen more and more in maritime transport sector, because society is asking measures about impact of shipping and also climate change. So it is just a matter time and I think it is better if we, at least, contribute to the process instead of letting lead by NGOs. I think we have the solutions, so it is also our role to provide technology. So we don't actually want to promote new legislations but it's going to happen anyway. So at least we say please take into consideration the technology that our industry has already innovated. We are convinced that long term innovation, research and development will pay back. So this will pay back anyway but it will take longer. If the legislation is introduced in shorter time so in any case we need to be prepared. The companies that are doing innovation never ask money for research and development. We may ask to support the final clients as a gentle push to implement new technology.

SHIP INDUSTRY



alınmasını istiyor. Bu nedenle bizce bu çalışmaların STK'lar tarafından yönetilmesine izin verilmektense, en azından bizim de sürece katkıda bulunmamız sadece bir zaman meselesidir ve en iyisidir. Bana göre çözümler bizde, bu nedenle teknoloji sunmak bizim görevimiz. Bu yüzden aslında yeni mevzuatları desteklemek istemiyoruz, ancak bu bir şekilde olacak. En azından diyoruz ki, lütfen bizim sektörümüzün hali hazırda yenilediği teknolojiyi göz önüne alın. Uzun dönemli yenilik, araştırma ve geliştirmenin bize geri döneceğine inanıyoruz. Bu yüzden bu çalışmalar bize bir şekilde geri dönecek, ancak daha fazla vakit alacak. Mevzuatların daha kısa sürede işlemeye başlaması durumunda bile bizim hazırlıklı olmamız gerekmektedir. Yenilik yapan şirketler asla araştırma ve geliştirme için para istemezler. Ama biz, nihai müşterilerin yeni teknolojiyi uygulamaları için kibarca zorlanarak desteklenmeleri için isteyebiliriz.

Uzun dönemli projeleriniz nelerdir?

EMEC olarak bizler politikacılara ve Avrupa kuruluşlarına sektörün neler konusunda iyi olduğunu göstermeliyiz. Bu nedenle bunu çevreye duyarlı gemi teknolojisi el kitabı yoluyla yapıyoruz. Bu çok yenilikçi bir fikirdi, bazı kişiler bu fikri kopyaladı, ancak bizler rakiplerimizden ya da bizi kopyalayanlardan her zaman ilerideyiz. Çünkü sanırım yılda 3 baskı yapıyoruz ve her baskıda yeni bir bölüm ya da bizi diğerlerinden farklı yapacak yeni bir şeyler ekliyoruz. Çok basit bir şekilde, çocukların bile anlayabileceği çok basit bir dil ile açıklamaya çalışıyoruz. Kitabın çok başarılı olmasının sebebi bu. Sektörün örneğin iklim değişikliği krizi için ya da sektörün karşısındaki zorluklar için çevreyi daha az kirletici olması gereken çözümler üretmekte olduğu teknolojiler hazır. Sektörün neler yaptığını teknolojik bir bakış açısından göstermeye çalışıyoruz.

Sektörü daha çevre dostu bir yapıya dönüştürmenin arkasında başka bir motivasyon var mı?

Avrupa seviyesindeki ya da uluslararası seviyedeki kanun koyucuların toplumsal ihtiyaçlara daha duyarlı olduğunun altını çiziyoruz. Bu nedenle artık tüm bireyler çevre için bir şeyler yapmamız gerektiğini hissediyor. Bu yüzden bu stratejinin dışında olacak olan hiçbir sektör yok ve deniz taşımacılığının çevresel etkilerine yaklaşmak için toplumdan ve aynı zamanda çevresel STK'lardan ve çalışmanın denizcilik kısmından gitgide artan bir talep var. Yani bu bir şekilde olacak. Bu yüzden hazırlıklı olmalıyız. Ve aslında Avrupa ve sektör buna oldukça hazırlıklı durumda, çünkü bizler bu tip teknolojilerin liderleriyiz, yenilik hazır ve bizler bu yenilikleri uygulayabilir olmalıyız.

What are your long term projections?

At EMEC, we have to make visible to the politicians and the European institutions that what the industry is good at. So how we done that is through this greenship technology book. Which was quite an innovative idea, some people have copied the idea but we always ahead of the competitors or those are copying us. Because I think we have 3 editions a year in which we add a new chapter or something new to make us different from the others. We try to explain in a very simple way, with a very simple language even for children. So that's why this book is so successful. The technologies are available that the industry is producing as solutions for example for the climate change crisis or for the the challenges ahead of the industry that should be less polluting. We try to make known what the industry is doing from a technological point of view.

Is there any other motivation behind transforming industry into more environment friendly structure?

We underline the fact that now, legislator at European level or international level. They are more sensitive to the societal needs. So now every citizen feels that we have to do something for the environment. So there is no sector would be out of this strategy and there is more and more demand form the society, also from environmental NGOs, also from marine part of the business requesting to approach the environmental impact of maritime transport. So this is going to happen. So we have to be prepared. And actually the European and the industry are quite prepared because we are leaders of this kind of technologies; there has been ready innovation we have to be able to implement that innovation.

How do you see Turkey within this technology driven projections?

First thing, what is happening is a lot of production is ready outside of Europe and the Eastern Europe and I am sure also in Turkey. Turkish industry, I would say like naturally absorb also some of these productions. And I think you are very close to Europe anyway, you inspire yourself what happening to Europe. So I am sure you'll be inspired what is going on. Although we hope that everything will be done at international level not just for European because it is too small. These certain measures will be taken at global level. Europe has a programme for making aware the countries close to Europe, the legislation etc. So I am sure Turkey would know what is going on. We have to be the first, and the others will follow the example as well.

Is there any problem with developing competitive environment within Europe?

I have to say we don't find much of that problem as equipment suppliers because they always fought in the market. They don't ask any money to the institutions. So, I think in the level playing field is felt more by the yards. You have a level playing field often when you have state intervention in one country and not in another one. And for the moment there are no specific measures in favor of equipment suppliers they nearly favor of the yards. Equipment suppliers get money indirectly I think it is not much an issue for equipment suppliers at least in Europe.

What was your main issue in EMEC's General Assembly in Turkey?

There is a proposal of merger between equipment associations and the yards' association. This is a big issue. There is general



Bu teknolojiye dayalı projelerin içerisinde Türkiye'yi nasıl görüyorsunuz?

İlk olarak, olan şu ki, Avrupa'nın dışında ve Doğu Avrupa'da ve eminim ki Türkiye'de de birçok ürün hazır. Diyebilirim ki, Türk sektörü doğal olarak bu üretimlerin bir kısmını kullanacak. Ve bence Avrupa'ya her şekilde çok yakınsınız, Avrupa'da olan her şeyden ilham alıyorsunuz. Bu nedenle olmakta olanlardan da ilham alacağımıza eminim. Ancak bizler yapılacak her şeyin uluslararası seviyede yapılacağını umuyoruz, sadece Avrupa için değil, çünkü Avrupa bunun için çok küçük. Bu belirli önlemler küresel seviyede uygulanacaktır. Avrupa'nın kendisine yakın olan ülkeleri mevzuatlar ve benzeri konular hakkında haberdar etmek için bir programı var. Dolayısıyla Türkiye'nin neler olup biteceğini öğreneceğine eminim. Bizler ilk olmalıyız ve diğerleri de bizim örneğimizi takip edeceklerdir.

Avrupa içerisindeki gelişmekte olan rekabetçi ortam ile ilgili herhangi bir sorun var mı?

Teçhizat tedarikçileri olarak bu sorunu çok fazla yaşamadığımızı söylemeliyim, çünkü onlar pazar içerisinde her zaman savaşmışlardır. Kuruluşlara herhangi bir para istemiyorlar. Bu nedenle, bence bu eşit şartlar oluşturma alanı daha fazla tersaneler tarafından hissediliyor. Genellikle bir ülkede devlet yönlendirmesi varsa ve bir diğerinde yoksa bir eşit şart sağlama alanı ortaya çıkmaktadır. Ve şu anda teçhizat tedarikçilerinin yararına özel önlemler yok, tersaneleri daha fazla destekliyorlar. Teçhizat tedarikçileri parayı dolaylı yoldan alıyorlar, bence en azından Avrupa'da teçhizat tedarikçileri için bu bir sorun değil.

EMEC'in Türkiye'deki Genel Kurulu'nda neleri tartıştınız?

Teçhizat kuruluşları ile tersane kuruluşları arasında bir birleşme teklifi var. Bu büyük bir konu. Daha yakın bir şekilde işbirliği yapmamız gerektiği konusunda genel bir fikir birliği var, ancak belirli bazı üyelerin de endişeleri var. En büyük endişelerden birinin Türkiye'den geldiğini söylemeliyim. Sahilleri ve kaynakları en iyi şekilde kullanmak zorundayız ve genellikle dışarıda çok fazla rekabet varken, kendi içimizde kavga etmek oldukça mantıksız. Daha iyi bir işbirliği için elbette sebepler var. Bence konu iş politikası hazırlayanların ilgisini sektörümüzdeki durumu geliştirmek için yönlendirmek. Örneğin bizim armatörler ile çok iyi bir işbirliğimiz var ve bence çok sayıda üye armatörlerin bizim doğal müttefiklerimiz olduğunu düşünüyor. Çünkü onlar uluslararası ve teçhizat tedarikçiler de uluslararası, bizler küresel oyuncularız.

agreement that we should co-operate more closely but also a concern from certain members. I have to say that may be a big concern also coming from Turkish side. We have to optimize the coast and the resources and generally, slightly a bit unreasonable to fight inside when there is so much competition from outside. For sure there are reasons for a better cooperation. This topic is I think diverting the attention from business policy makers to improve the situation in our industry. For example we have a very good cooperation with the ship owners and I think a lot of members consider that ship owners our natural allies. Because they are international and equipment suppliers are international, we are global players.

EMEC Genel Sekreteri Paola Lancellotti kimdir?



Denizcilik Kanunu konusunda Fransa ve İtalya'da iki hukuk uzmanlık derecesi olan Paola Lancellotti pazarlama ve iletişim dalında da yüksek lisans derecesine sahip. Tüm çalışma hayatını denizcilik sektöründe, gazetecilik, hukuk, sigorta ve reasürans, brokerlik, pazarlama ve lobi çalışması gibi farklı alanlarda çalışarak geçirmiştir. Son 8 yılda iki farklı kuruluş için Genel Sekreter olarak görev yapmıştır: ilkinin kurarak ve ikincisini de başarılı bir şekilde geliştirerek. Aynı zamanda Avrupa Komisyonu, Taşımacılık Genel Müdürlüğü'nün faaliyetleri ile bağlantılı olan gayri resmi bir Avrupa Dernekler Ağının kurulmasında yardımcı olmuştur. Farklı ülkelere (özellikle Akdeniz bölgesinde) kısa bir el kitabı hazırlayarak kısa mesafe deniz taşımacılığı alanında ulusal bir derneğin nasıl kurulacağı konusunda danışmanlık da yaptı. Şu anda Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulunun Genel Sekreteri ve MIF'in (Denizcilik Sanayileri Forumu) Koordinasyon Grubunun Sektör Üyelerinden biridir. Bu forum Avrupa Komisyonunun desteği ile kurulmuştur. Endüstri ve Yatırım Genel Müdürlüğü Avrupa'daki denizcilik alanı için bir çalışma platformu hazırlamaktadır.

Who is Paola Lancellotti, the Secretary General of EMEC?

Paola Lancellotti has two degrees in law from France and Italy with specialization in Shipping Law and a MBA in marketing and communication. She has spent all her working life in the maritime sector in different areas like journalism, law, insurance and re-insurance, brokerage, marketing and lobbying. In the last 8 years she has worked as Secretary General in 2 different associations: setting up the first one and successfully developing the second one. She has also assisted in the establishment of an informal European Network of Associations linked to the activities of the European Commission, Directorate General for Transport. She has also tutored different countries (especially in the Mediterranean area) on how to set up a national association in the field of short sea shipping, drawing a short manual. She is presently Secretary General of the European Marine Equipment Council and also one of the Industry Members of the Coordination Group of MIF (Maritime Industries Forum): the forum founded with the support of the European Commission, Directorate General of Industry and Enterprise providing a working platform for the maritime cluster in Europe.



T.C. M.E.B.

ÖZEL ÇETİNLER

SÜRÜCÜ ve OPERATÖRLÜK KURSU

Ehliyet için ÇETİNLER'i Seçin

Limanlarda ve Tersanelerde kullanılan tüm iş makineleri operatör belgelerinin hepsi Türkiye'de ilk defa kursumuzda verilmektedir.

Ayrıca kursumuzda A2,B,D,E,G,H sınıfı ehliyetlerde verilmektedir.

Terminal Traktör Operatörü * Serdümen, Mobil Rıhtım Vinç Operatörü * Konteyner Sahası Köprü Vinç Operatörü
Konteyner Rıhtım Köprü Vinç Operatörü * Konteyner Dorse Vinç Operatörü * Dolu Konteyner Makinesi Operatörü
Boş Konteyner Makinesi Operatörü * Yükleyici * Ekskavatör * Kanal Kazıyıcı (Beko Loder) * Yükleyici (Loder)
Mobil Akaryakıt Tankeri İkmal Makinesi * Yüze Kazıma * Zemin Sıkıştırma Makineleri (silindir)
İş Kamyonu * Forklift Kursu * Vinç ehliyeti * Dozer * Greyder * Delik Delme ve Sondaj Fore Kazık Makinesi
Asfalt ve Beton Serme Finişer * Zemin süpürme * A2, B, D, E, G, H Ehliyeti, Taksitle Ehliyet İmkanı

Çetinler İş Makineleri Kursu 216 492 63 10 / 11



Demokrasi Meydanı Balıkçılar Çarşısı Selamsız Cad. Bereket Han
No:10 Kat:2 Üsküdar - İSTANBUL

Tel: (0216) 492 63 10 - 492 63 11 - 492 27 68

Fax: (0216) 391 80 88 GSM: 0533 659 02 70

Şube: Merkez Mah. Eski Ankara Cad. No:82 K.2 Sancaktepe (Sarıgazi)

Tel: (0216) 622 48 14 - 15 - 16

www.cetinersurucu.com e-mail: info@cetinersurucu.com



Özdemir Ataseven: GESAD Başkan Yardımcısı

Rekabet İçin OSB Şart



Özdemir Ataseven

Gemi Sanayicileri Derneğimizin (GESAD) üyesi bulunduğu Avrupa Gemi Teçhizatı Kurulu, (EMEC) Genel Kurulu 25 Mayıs 2010 tarihinde İstanbul Ataköy Sheraton Otel’de gerçekleştirildi. 26 Mayıs 2010’da ise, yine Ataköy Sheraton Otel’de “Avrupa Ülkelerinin Gemi Teçhizatı Etkinlikleri ve Trans-Avrasya Bölgesi Potansiyeli” konulu uluslararası bir sempozyum düzenlendi. Sempozyum Ulaştırma Bakanlığımızın koordinasyonunda EMEC ve GESAD tarafından organize edildi. Avrupa gemi teçhizatı üreticisi ülkelerin sektörel temsilcileri, Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA), Avrupa Patent Teşkilatı (EPO), Denizcilik Müsteşarı, DTO Başkanı, yabancı ülke ve ülkemiz üniversiteleri gemi inşa mühendisliği bölümlerinden akademisyen hocalarımız, dernek üyesi sektör mensubu sanayicilerimiz iştirak ettiler.

OIZ is a Requisite For Competition

Özdemir Ataseven:
Vice President, GESAD

Foundation efforts for the Ship Specialized Organized Industrial Zone undertaken by GESAD with a view to the creation of marine equipment industry in our country, which is a huge shortcoming for the shipbuilding sector and our country.

Gemi sanayi sektörü ve ülkemizin en büyük eksiği durumunda olan gemi teçhizatları sanayimizin oluşturulması için GESAD tarafından yürütülen Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi kuruluş çalışmaları hızla tamamlanmaktadır.





Sempozyumda EMEC Başkanı Van Gulpen başta olmak üzere Denizcilik Müsteşarımız Hasan Naiboğlu ve DTO Başkanı Metin Kalkavan uluslararası mali ve ekonomik kriz ve sonrası gemi sanayinin gelişimi hakkında değerlendirmeler yaptılar, görüşlerini aktardılar.

Sempozyumda yapılan tüm konuşmalar sonrası iki önemli konu dikkatleri çekiyordu:

- 1- Tüm dünyayı sarsan uluslararası mali ve ekonomik kriz, yerini durgunluğa ve durgunluk sonrası yeniden yapılanma ortamına bırakmıştır. Ekonomik göstergeler ve Baltic Dry Endex deniz taşımacılığında olumlu düzelmelerin başladığını, mevsim durgunluğu dışında krizin atlatıldığını göstermektedir. Talep hacmi oluşmuştur.
- 2- Deniz ticaretindeki hareket yanında, gemi inşa piyasasında da hareketlilikle birlikte, armatörler sipariş vermeye başlamıştır.
- 3- Kriz sonu gemi inşa sanayinde gelişmeler, siparişlerin Çin ve Güney Kore başta olmak üzere Japonya, Vietnam, Hindistan, Filipinler gibi Uzakdoğu ülkelerine kaymıştır.

2010 yılı ilk yarısında yeni siparişlerin büyük bölümünü Çin ve Güney Kore almıştır. Türkiye ve Avrupa'da çok önemli düşüşler olmuş, tersaneler ve gemi teçhizat üreticileri sıkıntılar yaşamaya devam etmektedir.

İMEAK DTO Başkanı Metin Kalkavan, Çin tersanelerinin çelik tonu başına 135 USD doğrudan devlet desteği alarak rekabette çok büyük avantaj sağladığını belirterek, "Bu işte adil rekabet yok ve devletlerin, özellikle Çin'in eliyle bu rekabetler yıkılmış durumda, bu çok ama çok tehlikeli. Doğru rekabet seviyesini tesis etmek için Avrupa bir şey yapmalı" diyordu.

The general assembly of European Marine Equipment Council (EMEC), of which our Turkish Association of Ship Industrialists (GESAD) is a member, was held in Istanbul on 25th May 2010 at Istanbul Ataköy Sheraton Hotel. On 26th May 2010, on the other hand, a seminary named "EU Actions on Marine Equipment and Potential of Trans-Eurasia Region" was organized at Ataköy Sheraton Hotel again. The symposium was organized by EMEC and GESAD under the coordination of our Ministry of Transport. The sector representatives of the European marine equipment manufacturer countries, the European Maritime Safety Agency (EMSA), the European Patent Organization (EPO), Maritime Undersecretary, Chairman of the Chamber of Shipping, and academicians from the shipbuilding engineering departments of foreign countries and our country and our industrialists member to the association participated in the event.

During the symposium, authorities, especially including EMEC President, Van Gulpen, and our Maritime Undersecretary, Hasan Naiboğlu, and the Chairman of the Chamber of Shipping, Metin Kalkavan, provided their evaluations and presented their opinions about the development of the shipbuilding industry during and after the international financial and economic crisis.

After all the speeches delivered at the symposium, two matters were found to be outstanding:

- 1- The financial and economic crisis that shook up the entire world has left its place to stagnation and an environment of post-stagnation restructuring. The economic indicators and the Baltic Dry Index indicate that positive improvements have started shipping and that the crisis is now overcome except the stagnation due to the season. A demand volume has been created.
- 2- In addition to the motion in the shipping trade, the shipowners have started placing orders with the dynamism in the shipbuilding market.
- 3- With regards to the developments in the shipbuilding industry after the crisis, the orders have been shifted to the Far Eastern countries like Japan, Vietnam, India, Philippines, and especially China and South Korea.

In the first half of the year 2010, China and South Korea received the majority of the orders. There have been very important declines in Turkey and Europe and the shipyards and marine equipment manufacturers continue to have problems.

Chairman of İMEAK DTO (Chamber of Shipping), Metin Kalkavan stated that the Chinese shipyards gain a huge advantage in competition by direct state subsidy of USD 135 per ton of steel. "There is no fair competition in this business and these competitions have been violated by the states, and especially China; this is very very dangerous. Europe should do something to establish fair competition" said Kalkavan. Metin Kalkavan's speech was sufficient to explain the impact of the unfair competition in making new ship orders to be placed on the Far East on an international level, including European shipowners. EMEC President Van

SHIP INDUSTRY



Metin Kalkavan'ın konuşması uluslararası düzeyde Avrupalı armatörler dahil, yeni gemi siparişlerinin Uzakdoğu'ya verilmesinde haksız rekabetin etkisini açıklamaya yetiyordu. EMEC Başkanı Van Gulpen, gemi sanayinde haksız rekabetin Avrupa aleyhine oluşan ortamın aşılmasında, Avrupalı deniz teçhizatı üreticilerinin daha etkin rol oynayacağını, uzun vadeli çözüm çalışmaları gerektiğini belirtti.

Gemi inşa sanayinde normal bir yük gemisinin maliyetinin ortalamam yüzde 70'lik bölümünü malzeme ve teçhizat giderleri oluşturmaktadır. Bu realite gemi sanayinde rekabet oluşumunda en büyük etken. Yenilikçi, çevreye duyarlı dönüşümün rekabetçi koşullarda uygulanabilirliğini sağlamak, teknolojiye üstünlüğü getirecek Ar-Ge çalışmalarına hız vermek büyük önem taşımaktadır. Avrupa gemi sanayinde yeniden bir yapılmaya girerken haksız rekabetin, önlenmesi için denizcilik teçhizatının her yönden desteklenmesini, sektörün zorlu ekonomik ortama karşı rekabetçiliklerini koruyabilmeleri açısından gerekli çalışmaları başlattı.

Tüm bu tespitlerin ardından gemi sanayi sektörü ve ülkemizin en büyük eksiği durumunda olan gemi teçhizatları sanayimizin oluşturulması için GESAD tarafından yürütülen Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi kuruluş çalışmaları hızla tamamlanmalıdır. Türk gemi sanayinin bulunduğu konumu aşması için kendi yan sanayimizi kurmak, Uzakdoğu ile rekabetin kaçınılmaz şartı haline geldi. Gelişmeler, tüm güç şartlara karşın mücadelesini sürdüren gemi sanayicisinin çalışmalarına engel çıkarmak yerine, ülke çıkarlarını koruyacak kararların bir an önce icraata geçirilmesini sağlamaktır. EMEC Başkanı Van Gulpen' in dile getirdiği gibi: Niccolo Machiavelli'nin "Politikasını zamana uyduran kazanır ve aynı şekilde, politikası zamanın talepleriyle çakışan kazanamaz" sözü gerçek olacaktır.



Gulpen stated that the European marine equipment producers will play a more efficient role in overcoming the atmosphere of unfair competition created to the disadvantage of Europe and that long-term efforts are necessary for solution.

In shipbuilding industry, average 70 percent of the costs of an ordinary cargo ship consists of the equipment and material expenses. This reality is the greatest factor in the creation of competition in the shipbuilding industry. It is very important to ensure implementation of innovative and environment-friendly recycling under competitive conditions and to accelerate the R&D efforts to bring superiority in technology. While undergoing restructuring of the shipbuilding industry, Europe has started the efforts with a view to prevent unfair competition so that the marine equipment will be supported in all aspects and will be able to retain its competitive power against the tough economic environment of the sector.

After all these findings, the foundation efforts for the Ship Specialized Organized Industrial Zone undertaken by GESAD with a view to the creation of marine equipment industry in our country, which is a huge shortcoming for the shipbuilding sector and our country. In order for the Turkish shipbuilding industry to overcome the situation that it is in, it has now become an inevitable condition of competing with the Far East to establish our own supply industry. The development is making sure that the decisions protecting the country's benefits are enforced as soon as possible instead of creating obstacles for the efforts of the shipbuilder, who continues to struggle despite all the difficult conditions. As also said by EMEC President Van Gulpen, Niccolo Machiavelli's saying "The one who adapts his policy to the times prospers, and likewise that the one whose policy clashes with the demands of the times does not" will become real.



içinizi ısıtan serinlik



Marine - Navy Type Air Condition Unit & Chillers



Deniz Tipi Paket Klima Cihazları

- 1.500-20.000 m³/h hava debisi ve 150-2.000 pascal basınçta 6-122 kW soğutma ve ısıtma kapasitesinde,
- Basınca, titreşime ve eğilmeye dayanıklı çelik profil iskeleti ile EN 1886'ya uygun mekanik dayanım ve sızdırmazlık DIN 24184 - 24185 kısım 2'ye uygun filtreleme sistemi,
- 10° baş-kıç, 20° yalpa hareketinde sorunsuz çalışma,
- Korozyona dayanıklı bakır boru-bakır kanatlı Evaporatör ve özel Cr-Ni Yalpalıklı damlama tavası

Su Soğutma Grupları

- 10-700 kW soğutma kapasitesinde,
- Shell and Tube tipinde Cu-Ni borulu deniz suyu kondenserli,
- Microproseser kontrolü.



İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ

Tel : (0216) 451 62 04 Pbx

Faks : (0216) 451 62 05

E-mail : aldag@aldag.com.tr

ANKARA BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ

Tel : (0312) 441 41 82 Pbx

Faks : (0312) 441 92 76

İZMİR BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ

Tel : (0232) 449 00 88

Faks : (0232) 449 87 88

BURSA BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ

Tel : (0224) 211 15 36 Pbx

Faks : (0224) 211 15 38



ROOF TOP
Paket Tip Klima Cihazı



MULTICOOL
Su Soğutma Grubu



AFC Yüksek Basınçlı tip
AE Dekoratif Tip
Fan Coil Ünitesi



AKS
Paket Tip Klima
Santralleri



ALDAPOOL
Havuz Tipi Nem
Alıcı Klima Santralleri



COM
COMFORMATIC
Kanal Bağlanabilir
Paket Tipi Klima
Cihazları Hassas
Nem-Sıcaklık
Kontrolü



ALDAMATİK
Villalar İçin
Modüler Mini
Kazan Dairesi



ALKK
Kanal Tipi
Klima Santrali



AKA
Kanal Tipi
Fanlar



AHRV
Isı Geri Kazanım
Üniteleri



ALTA / ALDA
SICAK HAVA APAREYİ
Fabrika ısıtmaları
İçin Radyal ve
Aksiyal Apereyler



ACT RADYAL FANLI
Su Soğutma Kuleleri



BREEZAIR
Evaporatif Soğutucu

www.aldag.com.tr

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

Kriz'e Karşı Sektör Ortakları Harekete Geçti



Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan

Dünya gemi sanayisinde önde gelen iki taraftan biri Avrupa ve diğeri yükselen taraf olarak Uzakdoğu kriz döneminde önemli gelişmeler yaşadılar. Avrupa gemi inşaatında büyük gerilemeler yaşarken Uzakdoğu'yu tek başlarına temsil eden Çin ve Güney Kore yeni siparişlerin az da olsa artışa geçtiği 2010 yılının ilk yarısında dünya talebinin yüzde 80'ine hakim oldular. Çin ve G. Kore'deki devlet destek ve teşvikleri diğer ülkelere göre daha etkin olduğundan haksız rekabet konusu sıkça gündeme geldi. Bu gelişmelere karşı gemi inşa sanayici olan Avrupa ülkeleri AB nezdinde girişimde bulunarak çeşitli tedbirler alınmasını, aksi halde bu sektörün Avrupa'da tamamen yok olacağı ikazında bulundular. LeaderSHIP 2015 Bremerhaven, Vigo, Bilbao toplantılarının ardından 24 Haziran 2010'da Avrupa Parlamentosu'nda AB milletvekillerinin öncülüğünde sektörel kuruluşlar "Gemi İnşa Sanayisinin Geleceği" başlıklı geniş katılımlı bir toplantı düzenlediler ve acil eylem beklentilerini beyan ettiler. Sektör temsilcileri bu toplantıya beklendikleri ölçüde tepki almadıklarına kanaat getirip probleme duyarlılığı ile

Sector Partners in Action Against the Crisis

Prof. Dr. Ahmet Dursun ALKAN

Yıldız Technical University, Department of Naval Architecture and Marine Engineering

"Organized industrial structuring" is emphasized as a model enabling efficient competition in shipbuilding industry in the future and at present, when huge recessions are experienced in European and Far Eastern shipbuilding.

Two leading parties of the world shipbuilding industry, Europe and the rising star Far East, have experienced important developments during the times of the crisis. During the first half of 2010, when China and South Korea representing the Far East have seen an increase in orders, even if minor, with a great recession experienced in the European

Avrupa ve Uzakdoğu gemi inşaatında büyük gerilemeler yaşarken, Türkiye için ise, günümüzde ve gelecekte gemi sanayisinde etkili rekabeti sağlayan bir model olduğu üzere "organize sanayi yapılanması" olduğu üzerinde duruluyor.





tanınan AB Parlamentosu Başkanı ve Milletvekili MEP Jerzy Buzek'e 10.07.2010 tarihli açık bir mektup yazdılar. Krize karşı kararlı ve acil eylemlerin istendiği mektupta, büyük küresel dengesizlikler ve Asya tarafının haksız rekabeti ile talepte derin düşüş yaşandığını, onarılamaz yapısal hasarlar görmüş 500 bin yüksek vasıflı iş gücüne sahip Avrupa'nın gözbebeği sektörlerinden gemi inşaatı sanayisinin hala kurtarılabileceği belirtildi.

Bu haklı girişimlerle, yerinde ve kapsamlı eylemlerin gerçekleşeceğine iyimser bakmakla beraber 24 Haziran toplantısında Türk Heyeti olarak tarafımızdan sunulan görüşlerin dikkate alınması elzemdir. Gemi inşa sanayi, gemi değerinin ortalama yüzde 70'i hatta yolcu gemilerinde yüzde 85'ini oluşturan Ar-Ge ve yeniliğin asıl sahibi olan deniz teçhizatının (gemi sanayi ürünleri) tersane ve benzeri tesislerde montaj edilmesi veya onarımda kullanıldığı endüstri faaliyetidir. Yenilik, Ar-Ge, kurallara uygunluk, insan ve çevrenin güvenliğini sağlama faaliyetleri gemi sanayi ürünlerinin gemide kullanımından önceki iş prosesleridir. Bu çerçevede Avrupa'nın Bütünleşik Denizcilik Politikası'nın temel aldığı üzere Avrupa ve diğer denizci ülkelerin önem verdiği KOBİ'lerin çoğunlukla yer aldığı deniz teçhizatı üretimini krize karşı koruma ve kurtarma amacı da bu girişimde yeter ölçüde yer almalıdır. Zira söz edilen 500 bin vasıflı iş gücünün yarısından çoğu Avrupa Deniz Teçhizatı sektörünün doğrudan çalışanlarıdır.

Avrupa Gemi İnşa Sanayisinin Geleceği adlı girişimde önerilen acil eylemlere başlıklar halinde deyinelim:

1) Talebi artırmak, ilk aşamada Avrupa sularında işletilen ve 30 yaşından büyük güvenlik düzeyi düşük ve çevre kirlenici gemilerin filodan çıkarılması ve ekonomik teşvik sağlanarak yerlerine yeni gemilerin inşa edilmesi.

shipbuilding, they dominated 80% of the global demand. As the state supports and subsidies are more efficient as compared to the other countries, the issue of unfair competition has been discussed very frequently. In the light of these developments, the shipbuilding industrialist European countries organized an initiative before the EU and warned that various measures are needed, failing which this sector will be completely wiped out in Europe. Following the LeaderSHIP 2015 Bremerhaven, Vigo, Bilbao conferences, the organizations of the sector organized the conference called "Future of Shipbuilding Industry" at the European Parliament with a wide scope of attendance on 24th June 2010 with the leadership of the EU MPs and they stated their expectations for immediate action. The representatives of the sector opined that they had not received the response they expected to this conference and issued an open letter dated 10.07.2010 to Jerzy Buzek, the President and MP of the European Parliament, who is known to be sensitive about this problem. In this letter, asking for determined and immediate action against the crisis, it was stated that there has been a deep decline in orders with huge global imbalances and the unfair competition of the Asian side and that the shipbuilding industry, one of the precious sectors of Europe that has suffered irreparable structural damages and that employs 500 thousand highly qualified workers can still be saved.

Although it is possible to be optimistic about right and comprehensive actions to be taken in response to such justified initiatives, it is essential that the opinions submitted by us as the Turkish delegation during the conference on 24th June. Shipbuilding industry is an industrial activity, in which the marine equipment (ship industry products), making up for average 70 percent of the ship value and even 85 percent in passenger ships and being the true owner of the innovation and R&D, are used for assembly and repair at shipyards and similar



- 2) Avrupa finans ve garanti araçlarını uygulamaya koyarak gemi finans desteğini sağlamak.
- 3) Yenilik ve çevre korumasını desteklemek, örneğin gemilerin çevre etki değerlerini vergilendirme ile ilişkilendirmek ve yeni Ar-Ge yatırımlarını teşvik etmek.
- 4) G. Kore ve Çin gibi ülkeler tarafından pazar bozucu unsurlara karşı kararlı tedbirler alarak Avrupa'da ve dünyada doğru rekabet ortamını temin etmek.
- 5) Yüksek seviyeli ve vasıflı istihdamı muhafaza etmek için gereken tüm önleyici tedbirleri alarak meslekleri koruma altına almak.

Bütün bu tespit ve görüşlerden sonra günümüzde ve gelecekte gemi sanayisinde etkili rekabeti sağlayan bir model olduğu üzere "organize sanayi yapılanması" hakkında birkaç önemli bilgiyi özetlemek faydalı olacaktır. Türkiye'de Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından 1960 yılından bu yana yürütülen Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) yapılanması ile Türk sanayi gücüne çok yönlü katkılar sağlanmıştır. Ülkemizde 2009 sonu itibari kuruluşu tamamlanmış 131, 2010 yatırım programında yer alan 83 OSB ve kayıtlı olup işlemleri devam edenler ve bir kısmı da İhtisas OSB konumunda olan 810 000 kişilik istihdam sağlayan toplam 263 OSB bulunmaktadır. Lojistik OSB ve diğer lojistik yatırımlar ve doğrudan yabancı yatırım teşvikleri ile Türkiye'deki OSB yapılanmamız hızla yükselmeye başlamıştır. OSB yapılanmasının faydaları arasında şu getirilerin altı çizilmelidir. OSB'ler sanayiye intizam getirerek şehirlerin düzenli gelişmesi, sanayinin az gelişmiş bölgelerde yaygınlaşması, mesleki birliklilik ve iletişim getirisi, müşterek çevre koruma ve diğer tesisleri sayesinde üretimde verimliliğin ve dolayısı ile rekabetin



facilities. Activities of innovation, R&D, compliance, and ensuring safety for people and the environment are the business processes before ensuring use of the shipbuilding products on ships. Within this framework, as essential to the Integrated Maritime Policy of Europe, the purpose to protect and save the marine equipment products, considered important by Europe and other maritime countries and mostly including SMEs, against the crisis should also be sufficiently included in this initiative. Indeed, more than half of the said 500 thousand quality workers are directly employed by the European Maritime equipment sector.



Let us touch upon the immediate actions proposed by the initiative named Future of Shipbuilding in Europe:

- 1) Enhancing demand, removing the vessels with low safety levels polluting the environment, which are aged over 30, operated in the European waters at the first stage and building new ships to replace them with economic incentives.
- 2) Ensuring financing support by enforcing European tools of financing and guarantee.
- 3) Supporting innovation and environmental protection, i.e. associating the environmental impact values of the ships with taxation and encouraging new R&D investments.
- 4) Taking measures against the elements of the countries like South Korea and China that corrupt the market and ensuring a fair competition environment in Europe and the world.
- 5) Taking all the measures necessary to preserve high level and qualified employment and protecting the jobs.



artırılması, istihdama, ülke ekonomisine ve çevreye katkı sağlayacak gerekli ve önemli bir sosyal sanayi projesidir.

Güney Kore ve Çin'de dev OSB yatırımlarının hızla ilerlemekte olduğunu görüyoruz. Bu dev OSB bölgeleri özel ihtisas alanlarına göre ayrılarak 'ekonomik bölgeler' ve 'kalkınma bölgeleri' adları altında işletmeler, Teknopark, araştırma ve eğitim kurumları, sosyal barınma ve yerleşim birimlerini içermekte ve doğrudan yabancı yatırımını hedeflemektedirler. 21. yüzyıla hitap eden bu projelerde, OSB'lerin kendi aralarında bir iletişim zinciri oluşturularak bilgi tabanlı sanayi faaliyeti yürütüldüğü gözlemlenmektedir. Çin, Güney Kore ve bazı diğer ülkelerdeki OSB yapılanmaları dergimizin gelecek sayısında özel olarak incelenip siz değerli okurlarımıza sunulacaktır.

Dünyada bu gelişmeler varken, ileri yıllar ve dolayısı ile zamana yayılı rekabet düşünüldüğünde Türkiye olarak vakit kaybetmemeliyiz.

Kurulum çalışmaları büyük ölçüde tamamlanan ve ÇED onayı beklenen Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi Türkiye'nin deniz teçhizatı üretim ve ihtisas gemi sanayi faaliyetlerinde kabuk değişimini getirecek yerinde bir kamu yatırımdır.

Sevindirici bir haber olarak, EMEC üyesi GESAD'ın katıldığı EuroVIP adlı AB 7. Çerçeve Programı projesi 2010 itibarı ile başlıyor. Gemi sanayici KOBİ'lere bilgi transferi sağlayacak EuroVIP proje takımında; EMEC, GESAD, AIM (Portekiz Denizcilik Endüstrisi Birliği), GICAN (Fransa Savunma Sanayi Grubu), HSVA, MARIN ve SSPA gemi model deney tesisleri, SMI (Britanya Denizcilik Endüstrisi Topluluğu), Wartsilä, ZUT (West Pomeranian Teknoloji Üniversitesi), KSTP (Litvanya Klaipeda Bilim ve Teknoloji Parkı) ve bazı gemi sanayi Ar-Ge firmaları yer almaktadır.



G.Kore ekonomik bölgeler projesi.

After all these findings and opinions, it will be useful to summarize a few important pieces of information about "organized industrial structuring" enabling efficient competition in ship industry now and in future. In Turkey, the effort to structure the Organized Industrial Zones (OIZ) undertaken by the Ministry of Industry and Trade since

1960, have provided multifaceted contributions to the Turkish industrial power. As of late 2009, our country had 131 OIZ's that are complete with another 83 included in the investment schedule of the year 2010 and there are total 236 OIZ's including the ones for which procedures are in progress and those that have the status of Specialized OIZ's, enabling employment for total 810 000 people. With the logistic OIZ's and other logistic investments and direct foreign incentives, our OIZ structuring in Turkey is skyrocketing. Among the benefits of the OIZ structuring, the following should be underlined. OIZ's are necessary and important social industrial projects to introduce an order to the industry and thus to contribute regular urban development, extending industry in less developed areas, benefit of professional togetherness and communication, enhancement of the efficiency and thus competition in manufacture through joint environmental protection and other facilities, employment, country's economy and environment.

We see that the giant OIZ investments are rapidly progressing in South Korea and China. These giant OIZ's are classified by their specific areas of specialization and they include enterprises, Technoparks, R&D organizations, social accommodation and residence areas under the names 'economic zones' and 'development zones' and they are directly aimed at foreign investment. In these projects addressing the twenty first century, it is observed that the OIZ's establish a chain of communication among them, engaging in industrial activities based on knowledge. The OIZ structuring in China, South Korea and some other countries will be exclusively examined and presented to you, our valuable readers, in the next issue of our magazine.

When these developments are going on in the world, we, as Turkey, should not lose time considering the future years and thus the competitive extended over time. The Ship Specialized Organized Industrialized Zone, for which foundation works have been mostly completed and for which the EIA approval is now waited, is a very right public investment to introduce the necessary change in marine equipment production and specialized shipbuilding activities in Turkey.

As a good news, the project named EuroVIP, in which also GESAD, a member of EMEC, also takes place, starts in 2010 within the framework of EU Seventh Framework Programme. The project team of EuroVIP to enable transfer of knowledge and information to the ship industry SME's includes EMEC, GESAD, AIM (Association of Portuguese Maritime Industries), GICAN (French Naval Industry Group), HSVA, MARIN and SSPA ship model experiment facilities, SMI (British Society of Maritime Industries), Wartsilä, ZUT (West Pomeranian Technology University), KSTP (Klaipeda Science and Technology Park in Lithuania) and some R&D firms of shipbuilding industry.

AKYAPAK®

www.akyapak.com.tr

YERLİ ÜRETİM
TÜRKİYE'DE İLK
ADM Delme, Markalama
Kesme Hattı



Boru Bükme Makinesi

Boru - Profil Bükme Makinesi

Plazma Kesim Makinesi

Silindir Bükme Makinesi



Akçalar Sanayi Bölgesi No.8 16225 Bursa - TURKEY
Tel. +90 224 280 75 00 Fax +90 224 280 75 02 e-mail info@akyapak.com.tr



Karadeniz Shipyard



Denize Açılan

Denize Açılan Teknoloji

Cevizdere Köyü Balkan Mah. Liman Sk.
No:2 Pk:47 Ünye / ORDU
Tel: 0452 321 14 14 Fax: 0452 321 14 03
e-posta: info@karadenizshipyard.com

www.karadenizshipyard.com

Ali Eser, Türk Loydu Vakfı Eski Yönetim Kurulu Üyesi ve Eski Samsun Milletvekili

Denizcilikte Ahenk Olmalı

İTÜ Gemi İnşaatı ve Makine Mühendisliği'nden mezun olduktan sonra Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Gölcük Tersanesi'nde mesleğe adım attı. Türkiye'de inşa edilen ilk askeri gemi, en yüksek tonajlı ticaret gemisi gibi illere imza attığı 6 yıllık donanma deneyiminden sonra özel sektöre geçti. Marmara Tersanesi'nin sıfırdan kuruluşunda, 40'a yakın yeni geminin inşaatında, Türkiye'de ilk LPG tankeri Alevgaz'ın tasarımı ve inşaatında çalıştı. Tuzla Özel Sektör Tersaneler Bölgesi'nin plan ve proje çalışmalarında yer aldı. 1987-1995 yılları arasında DYP Samsun milletvekilliği yaptı, 1986 yılından beri Türk Loydu'nda yönetim kurulu üyeliğinde bulunuyor. 45 yılı aşkın başarılı mesleki geçmişi, uzun yıllar siyasetle uğraşması onu sektörün duayenlerinden biri yapıyor. Türkiye'nin yetiştirdiği en başarılı gemi inşa mühendislerinden biri olan Ali Eser ile Türkiye'nin denizcilikte rekabetçiliğini, gemi inşa sanayini konuştuk...

45 yılı aşkın başarılı mesleki geçmişi olan Ali Eser, sektörün duayenlerinden biri. Türkiye'nin yetiştirdiği en başarılı gemi inşa mühendislerinden biri olan Ali Eser ile Türkiye'nin denizcilikte rekabetçiliğini, gemi inşa sanayini konuştuk...



There should be Harmony in Maritime

Ali Eser: Turkish Lloyd Foundation Board Member and Old Samsun Member of Parliament

Over 45 years of successful professional background and many years of political experience make him one of the doyens of the sector. We talked about competitiveness of Turkey in maritime sector and shipbuilding industry with Ali Eser, one of the most successful shipbuilding engineers brought up in Turkey.

Following his graduation from ITU, Department of Naval Architecture and Marine Engineering, he began working in Gölcük Shipyard of Naval Forces Command. After his 6 years of naval experience where he put his signature under accomplishments like the first military ship built in Turkey and the merchant ship with highest tonnage, he started to work in the private sector. He worked during foundation of Marmara Shipyard from scratch, building of nearly 40 new ships, design and construction of Alevgaz, first LPG tanker in Turkey. He took place in planning and project works of Tuzla Private Sector Shipyards Zone. Between 1987 and 1995, he served as DYP Samsun representative in the parliament, and since 1986, he has been a board member in Turkish Lloyd. Over 45 years of successful professional background and many years of political experience make him one of the doyens of the sector. We talked about competitiveness of Turkey in maritime sector and shipbuilding industry with Ali Eser, one of the most successful shipbuilding engineers brought up in Turkey.

How do you evaluate the latest situation of maritime sector?

Maritime sector is among the sectors most affected by the economic crisis. Considering that more than 90% of world trade is carried out by sea and the sector is multifaceted like shipbuilding, transportation, tourism, etc., this was unavoidable.

Denizcilik sektörünün son durumunu nasıl değerlendiriyorsunuz? Ekonomik krizden en çok etkilenen sektörlerin başında denizcilik sektörü geliyor. Dünya ticaretinin yüzde 90'ından fazlasının deniz yoluyla gerçekleştirildiği ve sektörün gemi inşa, taşımacılık, turizm gibi çok yönlü olduğu düşünürsek etkilenmesi kaçınılmazdı. Dünya ticareti 40 binin üzerinde gemiyle yapılıyor. Gemi denildiği zaman tersaneler, yan sanayiciler, lojistik şirketleri, Ar-Ge grupları akla geliyor. Ticaret biraz sıkıntıya girdiği zaman bu kurumlarda domino etkisi yaratıyor. Türkiye yeni inşaların yüzde 80'ini dış ülkelere yaptığı için kriz dönemini çok ağır geçiriyor. Bunun yanı sıra Türkiye'de finans imkanları dar. Yurtdışından kredi bulan tersaneci ve armatörlerimiz de sıkıntıya girdi ve sipariş iptal ettirmek durumunda kaldılar. Ama bu gelecek görünmeyen bir gelecek değildi. Türk Lloyd'nda üniversiteyle 2 yıl koordineli olarak çalışarak Türkiye Tersaneler Master Planı'nı hazırlamıştık. Planda dünya ve Türkiye denizcilik sektörünün önümüzdeki 20-40 yıl içinde nelerle karşılaşacağını irdeledik. Oradaki fotoğraf 2012-2013 yıllarında böyle bir krizin olacağını gösteriyordu. ABD'de mortgage sistemi çöktüğü için finansal kriz erken ortaya çıktı. Krizden önce armatör arkadaşlarımızla tedbirli davranmak gerektiğini, ileriye dönük finansal borçlanmalarda dikkatli olunması gerektiğini konuşuyorduk.

Kıyı Master Planı'nın sonuçları ne oldu?

Planda tersane yerleri, gemi tipleri gibi sektörle ilgili ne yapılması gerektiği ilgili her şey yer alıyor. Kıyı Master Planı Bakanlar Kurulu kararıyla karar haline getirildi. Devletin yol gösterici bir kitabı oldu. Plan dışına çıkan yatırımlar pek yapılmayacak, bu da çalışmanın ciddiyetini ortaya koyuyor.

Sektöre kredi verileceği açıklandı. Bu açıklama sizce geç olan bir açıklama mı?

Tersanecilik 1-2 yıllık bir olay değil. Yapılan gemilerin fiyatı 20-30 milyon dolardan başlıyor, 100 milyon dolarlara kadar çıkıyor. Tersanelerin kurumsallaşması, altyapılarının tamamlanması, personel ihtiyaçları ve eğitimleri için ileriye dönük iş garantisinin olması gerekir. Türkiye'de teşvik ve prim politikaları, kararname çok çabuk değiştiği için arkadaşlarımız şüpheli oluyor ve dışa dönük, geçici çalışmalara yöneliyorlar. Türkiye'de gemi inşa sanayinin oturması için çok yaşanmış olan filosunun yenilenmesi gerekiyor. 2000'li yıllarda nehir ve deniz tipi gemilerin gündeme getirilmesine yönelik bazı öngörülerimiz vardı. Bu düşüncelerimizi de rapor haline getirmiştik. Çünkü nehirlerle yapılan kanallarla birlikte Rusya, Hazar Denizi ve Avrupa'nın iç kesimlerine taşıma yapabiliirdik. Bunun için inovatif projelere soyunmamız lazımdı. 1970'li yıllarda gelişen ve Akdeniz-Karadeniz çanağında çalışan 4-5 bin tonluk koster filomuz büyük avantajdı. Bu gemiler 30 yaşını geçti. Böyle olunca bölgemize yakın Rusya, Ukrayna bizim elimizde bulunan sahayı işgal etmeye başladılar. Bu projeler yerli olarak finanse edilseydi çok iyi olacaktı. Yani açıklama geç kaçmış bir açıklamadır. Kıyı Master Planı'nda hangi tip gemilere daha çok ihtiyaç duyulacak, kaç gemi gerekecek bunları belirtmiştik. Bakanlığın bunlara dönük teşebbüslerde bulunması gerekiyor.

Sizce inovasyon, Ar-Ge ve kurumsallaşma gibi kavramları denizcilik sektörü ne kadar yakından tanıyor?

On yıl önce hükümet ve TÜBİTAK ile yaptığımız görüşmelerde, TÜBİTAK bünyesinde denizcilikle ilgili bir bölümün olmadığını ve buna ihtiyaç olduğunu dile getirdik. Politik ve akademik ayrımcılıktan dolayı bu öneriyle birlikte, rahmetli Prof. Dr. Yücel Odabaşı'nın getirdiği bazı teklifler dikkate alınmadı. Bu gibi nedenlerden dolayı Ar-Ge konusunda kurumsallaşamadık. Ar-Ge çalışmalarını yönelmediğimiz için inovatif bilgiler elde edemedik. Eğer bu yapıyı oluşturabilseydik kendi gemi tipimizi de yaratabilirdik. Savunma sanayimiz ise müsteşar arkadaşımızın şahsi gayretleriyle, brifing ve çalışmalarıyla gelişme gösterdi. Böylece Deniz Kuvvetlerinin, jandarmanın ihtiyacı olan



World trade is carried out by more than 40.000 ships. When referred to ships, shipyards, sub-industrialists, logistics companies and R&D groups come to mind. When trade experiences a little stress, this creates a domino effect in these organizations. As Turkey makes 80% of new buildings for foreign countries, it heavily suffers from the crisis period. In addition, means of finance are also limited in Turkey. Our shipyard and ship owners who obtained loans from foreign countries experienced difficulties and had to cancel orders. However, this future was not unexpected. At Turkish Lloyd, we worked in coordination with the university and prepared the Turkish Shipyards Master Plan. In this plan, we scrutinized what the world and Turkish maritime sector would face within the next 20-40 years. The portrait in the plan was showing such a crisis in years 2012-2013. Financial crisis emerged early due to the collapse of US mortgage system. Before the crisis, we were talking with our ship owner friends that we should be cautious, and be careful in forward-looking financial borrowings.

What were results of Coast Master Plan?

The plan includes everything about what needs to be done in relation to the sector like shipyard locations, ship types, etc. Coast Master Plan has become official by the decree of the Council of Ministers. It has become the guidebook of government. Investments that fall out of the plan will not be made much; which depicts the seriousness of this study.

It has been announced that loans will be given to the sector. Do you think that this is a late announcement?

Shipyards business is not a one or two-year thing. Price of ships built range from 20-30 million dollars to 100 million dollars. Institutionalization of shipyards, completion of their infrastructures, personnel requirements and trainings require forward-looking job guarantees. As the incentive and subsidy policies and decrees in Turkey change very rapidly, our friends become suspicious and tend to outward, temporary works. For shipbuilding industry to become established in Turkey, its very aged fleet needs to be renewed. In 2000s, we had some foresights regarding river and sea type ships to be brought into agenda. We had compiled such thoughts in a report. We could carry out transport to inner parts of Russia, Caspian Sea and Europe through channels opened in rivers. We had to try innovative projects for this. Our 4-5 ton coaster fleet developed in 1970s and operating in the Mediterranean-Black Sea basin was a big advantage. These ships are now 30. When

SHIP INDUSTRY



araçlar ve gemilerini yapma şansımız oldu. Bu sayede kriz döneminde 3-4 tersane bu projeler sayesinde ayakta kalma imkanı buldu. Sadece tersaneler değil yan sanayi ve teknoloji yatırımları içinde çok önemliydi. "Silaha ayrılan paralar refaha ayrılırdı fert başına düşen gelir artabilirdi" gibi klasik laflar vardır. Savaş sanayi olmadan kalkınan bir ülke görmedim. Savunma sanayinin sadece öldürmekle alakası yok. Aslında savunma sanayi teknolojinin gelişmesine büyük katkı sağlıyor. Savunma sanayide gelişen teknolojiyle diğer alanlarda da üretim yapıyorlar. Bunu yapan Amerika, Rusya, İngiltere gibi ülkeler hep kazanmıştır. Başbakan "Nükleer silah yapacağımıza bunları bütçeye ayıralım" diyor. Bana göre bu da yanlış bir söylem. Oradan ayrılan para bütçeye gitmez.

Türk Loydu son yıllarda çok başarılı. Sizde bu başarının mimarlarındansınız...

1986 yılından beri Türk Loydu'nda yönetim kurulu üyeliğim var. 1998'den 2006 yılına kadar da CEO olarak görev yaptım. Sonraki iki sene yürütme kurulunda görev yaptım. Bu dönem içerisinde Savunma sanayi ve yurtdışı projeleri gerçekleştirdik. Bakü-Ceyhan Boru Hattı ihalesinin Türk Loydu'na gelmesinde ciddi bir mesaim oldu. Arkadaşlarımız bu işi çok geliştirdi. Özellikle İşçi sağlığı, teknolojik gelişmeler ve çevre ile ilgili sertifikasyon kademelerinde büyük gelişmeler oldu. 2001 yılında Rahmetli Yücel ağabey ile birlikte rüzgar enerjisini Türkiye'nin gündemine getirmiştik. Türk Loydu geçen sene sertifikasyon veremeye başladı. MİLGEM çok başarılı bir projeydi. MİLGEM projesinin tüm loydlara açılması düşünülmüyordu. Bu nedenle Özden Örnek ile tartışmıştık. Milli bir proje olduğu için güvenlik açısından sakıncalı olabilirdi. Bu savunma sanayinin kuruluş amacı kanununda da yazılı olarak yer alıyor. MİLGEM'den sonra savunma sanayiiyle ilgili yeni tip gemiler ortaya çıktı. Böylece hem istihdam arttı hem de çalışma sahaları genişledi. Bütün arkadaşlarımı tebrik ediyorum.

Bu sayede Türkiye'nin bilinirliği arttı...

İlk yılların çekinceleri ortadan kalktı. Türk Loydu, ismi Paris MOU'da başarı ve performans yönünden önde gelen loydların üstüne çıktı. Türk Loydu'nun yeni binasının yapılmasıyla birlikte arkadaşlarımızın çalışma imkanları, konforları, sayıları ve randımanları arttı. Türk Loydu tercih edilmeye başladı ve uluslararası ortaklıklar kurmaya başladı.

this has become the case, Russia and Ukraine, which are close to our region, started occupying the zone we had. If these projects had been financed locally, it would be very good. So, the announcement is a late one. We had specified in the Coast Master Plan which type of ships would be needed more and how many ships would be required. The Ministry should make attempts towards these matters.

How familiar do you think the maritime sector is with the concepts like innovation, R&D and institutionalization?

In our meetings with the government and TÜBİTAK (Scientific and Technological Research Council of Turkey) ten years ago, we stated that there was no department for maritime affairs within the body of TÜBİTAK and it was needed. Due to political and academic discrimination, this proposal and other certain proposals made by deceased Prof. Dr. Yücel Odabaşı were not taken into consideration. Due to such reasons, we haven't been able to become institutionalized on R&D. As we did not head towards R&D works, we were unable to obtain innovative information. If we had been able to form this structure, we could have created our own ship type. However, our defense industry has shown progress with personal efforts, briefings and works of our Undersecretary. In this way, we had the chance to build the vehicles and ships required by the naval forces and the gendarme. Thanks to these projects, 3-4 shipyards survived the crisis period. This was important not only for shipyards but also for the sub-industry and technological investments. There are clichés like "if the money spent on weapons had been reserved for welfare, income per capita may have been increased". I haven't seen a country that has developed without war industry. Defense industry is not only related to killing. Actually, the defense industry highly contributes to the development of technology. Using the technology developed in the defense industry, production is made in other fields. Countries like USA, Russia, UK have always won in this way. The Prime Minister says "Let's reserve this money for the budget instead of building nuclear weapons". This statement is wrong. Such reserved money does not end in the budget.

Turkish Loydu is very successful in recent years. You are one of the architects of this success...

Since 1986, I have been a member of the board in Turkish Loydu. From 1998 to 2006, I served as CEO. I served in the steering committee in the following two years. Within this period, we have realized defense industry and foreign projects. I have spent serious time in Turkish Loydu's being awarded the Baku-Ceyhan pipeline contract. Our friends developed this work much further. Especially, there have been great developments in the certification degrees related to worker's health, technological developments and environment. In 2001, together with our deceased brother Mr. Yücel, we had brought the wind energy into Turkey's agenda. Turkish Loydu began delivering certification last year. MİLGEM was a very successful project. It was being considered to open the MİLGEM project to all Loydus. For this reason, we had argued with Özden Örnek. As it was a national project, this might be inconvenient in terms of security. This is also specified in writing in defense industry's law for its purpose of establishment. After MİLGEM, new types of ships came out in relation to defense industry. In this way, both the employment has increased and work fields have expanded. I congratulate all my friends.



Gemilerimiz eskisi gibi tutulmuyor. Bu başarıyı devam ettirmek için neler yapmalıyız?

Bu tek taraflı olmadı. Bunun için loydlar, gemi sahipleri ve devletten oluşan sacayağı aynı frekansta çalıştı. Türk Loydu denetimlerde armatörlere yol gösterici, tedbir alıcı tavsiyelerde bulundu. Armatörlerimiz bazen personel istihdamı konularında cimrilik yapabiliyorlar. Halbuki bu hatalardan dolayı gemilerinin 1-2 gün tutulması sonucunda daha ciddi kayıplar yaşayabiliyorlar. Bu konulara dikkat ettiğimiz sürece Beyaz Liste imkansız değil.

Gemi inşa sanayinde rekabet etmek zorunda olduğumuz ülkeler var. Türkiye'nin daha iyi bir konuma gelebilmesi için dümenini ne tarafa çevirmesi gerekiyor?

Rekabetin devam edebilmesi için projelerin devamlılığı önemli. Tersanecilik uzun vadeli bir yatırım işidir. Tersanecimizin önündeki 5 sene içinde neler yapacağımızı bilmesi gerekiyor. Bu Türkiye'de hiçbir zaman yapılamadı. Alternatif akım çizelgesi gibi inişli çıkışlı bir yol izlendi. İstihdam, politika, finansman, teşvik gibi konular düzenli olmadığı için sıkıntılar yaşandı. Kıyı Master Planı'nda bunların hepsine değindik.

Birkaç öneriyi bizimle paylaşabilir misiniz?

Savaşta komutan kurmayına 'İşimiz zor, savaşı kazanır mıyız bilmiyorum' demiş. Komutan sebebini sormuş ve 'Efendim cephaneye yok' yanıtını alınca 'Tamam başka bir şey söyleme' demiş. Gemi inşa sanayinin de cephanesi finansmandır. Eğitim ve istihdam yan dallarıdır. Personel eğitebilir ve istihdam edebilirsiniz. Paranın dışında en büyük eksiklik kalifiye eleman eksikliği. Türk Loydu bunun için yeni bir bina yaptı ve böylece hem eğitim olanağı hem de mevcut elemanlarında eğitim almasını sağladı. Türk Loydu eğitimi her zaman büyük önem verdi. Üniversiteyle her zaman yakın ilişki içinde oldu. Öğrencilere burs vermenin ötesinde proje hazırlayan ve yurtdışına giden arkadaşlarımıza yardımcı oldu. Türk Loydu geçtiğimiz senelerde sıkıntı yaşanan şamandıra sistemleriyle ilgili olarak kendi kurallarını oluşturdu ve imalatlar bu kurallara göre yapılmaya başlandı. Bu sistemleri devletin ve özel sektörün akaryakıt dolmuş tesislerinde kullanması gerekiyor. Ayrıca planda serbest bölgelerin gerekliliğine de dikkat ettik.

And thanks to that, Turkey's recognition has increased... Drawbacks of first years have been eliminated. Turkish Lloyd's name has risen above the leading Lloyds in Paris MOU in terms of success and performance. With the completion of Turkish Lloyd's new building, work facilities, comfort, number and yield of our friends have increased. Turkish Lloyd has started to be preferred and establish international partnerships.

Our ships are not detained as it was before. What should we do to maintain this success?

This did not happen single-sidedly. To achieve this, the trivet composed of Lloyds, ship owners and the government has worked in the same frequency. Turkish Lloyd has given guiding, precautionary recommendations to the ship owners in inspections. Sometimes, our ship owners may act ungenerously in personnel employment. Whereas, they sometimes suffer more serious losses when their ships are detained for 1-2 days due to such faults. As long as we are careful in these matters, White List is not impossible.

There are countries that we should compete with in shipbuilding industry. To which direction should Turkey steer its wheel to come to a better position?

Continuity of projects is important for continuity of competition. Shipyard business is a long-term investment business. Shipyard business should know what to do in the next 5 years. This was never done in Turkey. The route followed had ups and downs like an alternate current chart. As the issues like employment, policy, financing, incentives were not in order, hardships have been faced. We have touched on all these topics in the Coast Master Plan.

Can you share a few proposals with us?

During the war, the staff officer said to its commander "Our job is hard, I don't know if we can win the war". When the commander asked why and received the reply "Sir, there is no ammunition left", he said "OK, say no more". Ammunition of the shipbuilding industry is finance. Training and employment

SHIP INDUSTRY



Son olarak eklemek istediğiniz bir şey var mı?
Denizcilikte şemsiyenin altındaki bütün unsurların birbiriyle ahenkli çalışması gerekiyor. Tersaneci olmayınca yan sanayici, yan sanayici olmayınca da tersaneci olmaz. İşlerin yoğun olduğu dönemde tersanelerimiz teçhizat ihtiyaçlarını yurtdışından alıyorlar. Hem sıra bekliyorlar hem de pahalı alıyorlar. Yerli sanayimizi geliştireydik paramız israf olmazdı. Yerli olarak ürettiğimiz teçhizatlar için yurtdışından sertifika almamız gerekiyordu. Bu sertifikaları almamız geciktirilerek diğer ülkelere muhtaç ettiler. Bu nedenle birlik ve beraberlik içinde olmalıyız. Yan sanayicimiz finans olmadan bazı şeyleri yapmanın mümkün olmadığını bilmeliler. Piyasalar böyle devam etmeyecek. Vakti geldiğinde bazı şeyleri kullanmak için hazırlıklı olmak lazım. 2013 yılında dünya ticaretinin düzeleceğini düşünerek nelere ihtiyacımız olduğunu belirleyip hazırlık yapmalıyız. Çünkü o an geldiğinde telaşlanıp ne yapacağımızı bilmiyoruz ve hazırlık için belirli bir zaman gerekiyor. Biz o zamanı harcarken hazır olanlar devreye giriyor. Buna hükümetlerin de destek olması gerekiyor. KOBİ'lere destek veriliyor ama kafi değil. Sektörleri değerlendirirken her sektöre aynı muamele yapma doğru değil. Hangi sektörün milli gelire, istihdama neler sağladığıyla ilgili yapılmış çalışmalar var. Bu verileri dikkate almalıyız. Bu çalışmalarını yaptıktan sonra devlet kurumlarının iş takiplerini yapmaları yeterli olacaktır. Derneklerimiz kısa vadeli çıkarlar için politikalarından vazgeçiyorlar ve kendi kazdıkları kuyuya düşüyorlar. Bunun yerine birlik olmayı denesinler. İleriye dönük işler için ellerini taşın altına koysunlar. Yoksa hükümet nezdinde güçlü olamazlar.

are its sub-branches. You can train and employ personnel. Other than money, the biggest deficiency is the qualified personnel. Turkish Lloyd has built a new building for this purpose and provided training for both future and present personnel. Turkish Lloyd has always given great importance to training. It has always been in close relation with the university. Besides giving scholarships to students, it has helped our friends who prepared projects and went abroad. In relation to buoy systems which caused problems in last years, Turkish Lloyd has established its own rules and he manufactures continued according to these rules. These systems should be used in public and private fuel filling facilities. We have also drawn attention to the necessity of free zones in the plan.



Is there anything you'd like to add in conclusion?

In maritime affairs, all elements under the umbrella should operate in harmony with each other. Turkish Association of Ship Industrialists and GESAD were in an argument. I felt very sad about that. In fact, they are institutions that complete each other. Without the shipyard owner, there is no sub-industrialist, and without the sub-industrialist, there is no shipyard owner. In periods where business is dense, our shipyards import their equipment needs. They both wait in lines and buy at expensive prices. If we had developed our local industry, our money would not be wasted. We had to obtain certificates from foreign countries for the equipment we manufacture locally. By delaying our obtaining of these certificates, they made us in need of other countries. For this reason, we should be in unity and cooperation. Our sub-industrialists should know that it is not possible to realize certain things without financing. Markets will not continue to be like this. We should be prepared to use certain things when the time comes. We should determine what we need and make preparations thinking that the world market will improve in 2013. It is because when that time comes, we get anxious, do not know what to do, and a certain time is needed for preparation. While we spend that time, those who are prepared take action. Governments should also support this. SMEs are being subsidized but it is not enough. When evaluating the sectors, it is not correct to treat each sector equally. There are studies showing the contributions of each sector to national income and employment. We should take these data into consideration. After these studies have been made, it will be sufficient for government agencies to carry out job follow-ups. Our associations give up their policies for short term interests and become hoist with their own petard. Instead, they should try to unite. Shoulder the responsibility for forward-looking jobs. Otherwise, they cannot be strong before the government.



Savunma Sanayi Projelerinin Mutfak Yüklenicisi



ENDÜSTRİYEL MUTFAK ÜRÜNLERİ

Gurur duyuyoruz...



ÜNOKS ENDÜSTRİYEL MUTFAK ÜRÜNLERİ SANAYİ ve TİCARET LTD. ŞTİ.

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

Yaşar Duran Aytas: Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü

Gemi Geri Dönüşüm Sektörünün Ülkemizdeki Durumu

Hepimizin bildiği gibi, gemi geri dönüşüm sektörü ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda gemilerin getirilmesi, daha güvenli ve çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmuştur.

Ülkemizde gemi geri dönüşümün tarihçesi istisnai bazı faaliyetlerle Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar uzansa da, bahsedilmeye değer sektörel faaliyetler 1940 ve 1950'li yıllarda İstanbul Haliç koyunda başlamıştır. 1970'li yılların ortalarında, söküm işinin Haliç bölgesinde meydana getirdiği olumsuzluklar sebebi ile haklı olarak durdurulmuştur. Aynı tarihlerde İzmir'in Aliğa İlçesi Nemrut Körfezi'nde,

BIMCO'nun verilerine göre, 2015 yılına kadar 214 milyon DWT'luk geminin hurdaya çıkacağı hesaplanmaktadır. Ortaya çıkacak bu potansiyel, yaklaşık 8000'i bulan istihdam, demir hurda için yurtdışına ödenen dövizden tasarruf ve kabaca ton başına 30-40 ABD doları söküm maliyet bedelinin ülke sınırları içinde kalması anlamına gelir.



Ship Recycling Industry in Our Country Status

Yaşar Duran Aytas:

The General Manager of Shipbuilding and Shipyards

According to the data of BIMCO, it is calculated that until the year 2010 ships up to 214 million DWT will be laid up. This arising potential will provide an employment of approximately 8000 people, saving of foreign currencies which will be paid to the abroad for iron scrap and a dismantling cost of 30-40 USD per tone which will stay in the inland.

In the shipping sector which is the most important element of the world trade, there are about 40 thousand ships which are sailing on the seas and the big part of these ships are older than 20 years. Institutions such as the International Maritime Organization (IMO) are emphasizing the importance of the renewal of the ships of the world shipping trade fleet in the decrees they have taken. And again in accordance with the decree of the European Union the circulation of single walled tanks will be restricted in different ways. This process will bring together with it an important potential of ships which have to be dismantled in the coming few years. According to the data of BIMCO, it is calculated that until the year 2015 ships up to 214 million DWT will be laid up. This potential which will be rise up should be evaluated in a positive manner for our country and all necessary preparations should be completed.

o zamanlar Metaş Çelik Fabrikası'na ait olan bugünkü Limaş liman işletmelerinin iskelesinde ve sahilinde Ahmet Karamancı isimli bir müteşebbis tarafından 2 adet gemi sökülüştür. O tarihlerde İstanbul Haliç'te faaliyeti durdurulan gemi sökümcülere yer arayan devlet yetkilileri bu girişimden haberli olarak, bölgede yer tespit çalışmaları yapmış ve bugünkü Tüpraş ile Petkim Petro Kimya Kompleksi'nin batı sahilinde, Taşlı burun ile İlica burnu arasındaki 600 dönümlük alanı sökümcülere faaliyet bölgesi olarak göstermişlerdir. Sanayi Bakanlığı ile Gümrük Müsteşarlığı'nın sınırlı denetimi ile yaklaşık 10 yıl faaliyet gösteren kuruluşlar, 1986 yılında çıkarılan bir yönetmelikle yasal çerçeve içine alınmış ve bu sektör böylece devlet tarafından tanınmış hale gelmiştir.

Bu gelişmelerle eş zamanlı olarak dünyada ve Türkiye'de artan çevre duyarlılığı ve çalışma koşulları kuralları nedeniyle sektör sorunlu olarak algılanmıştır ki bunda haklılık payı vardır. Ancak 90'lı yılların ortalarından itibaren sektör bu olumsuz eleştirilere karşılık düzelmeye ve normlara uyma konusunda gayret göstermeye başlamış, önce sektör derneğini kurarak örgütlenmiş, bu dernek vasıtasıyla yaptığı yatırımlar ve eğitim çalışmaları ile de son 5 yıl içinde ciddi mesafe almıştır. Yapılan faaliyetler sonucunda düzenleyici kamu kurumları, uluslararası kurumlar, yerel yönetim ve Greenpeace benzeri sivil toplum örgütleriyle temaslar sağlıklı bir zemine oturtulmuş ve karşılıklı etkileşim süreci başlatılmıştır.

214 milyon DWT'luk geminin hurdaya çıkacak

Dünya ticaretinin en önemli unsuru olan deniz taşımacılığında, dünya denizlerinde dolaşmakta olan irili ufaklı 40 bin gemi bulunmaktadır ve bu gemilerin büyük çoğunluğu 20 yaşın üzerindeki gemilerdir. Başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi kuruluşlar aldıkları kararlarda dünya deniz ticaret filosundaki gemilerin bir an önce gençleştirilmesinin önemine değinmektedir. Ve yine başta Avrupa Birliği'nin aldığı karar uyarınca tek cidarlı tankerlerin dolaşımına çeşitli kısıtlamalar getirilmektedir. Bu süreç önümüzdeki yıllarda ciddi miktarda sökülecek gemi potansiyelini gündeme getirecektir. BIMCO'nun verilerine göre, 2015 yılına kadar 214 milyon DWT'luk geminin hurdaya çıkacağı hesaplanmaktadır. Ortaya çıkacak bu potansiyel, ülkemiz açısından iyi değerlendirilmeli ve hazırlıklar tamamlanmalıdır. Yakın gelecekte gemi söküm sanayiinden elde edilecek katma değer, ülkemiz için hiç de yabana atılabilecek bir konu değildir. Yapılan araştırmalara göre, gemi sökümünden elde edilen her 1 ton çelik; 1.7 ton zengin cevher, 0.68 ton kok kömürü, 0.28 ton kireç taşı, 15-20 ton/mil taşıma gücü, yüzde 57 enerji ve yüzde 40 sanayi suyu tasarrufu sağlamaktadır. Gemi geri dönüşüm faaliyetinin ülke için büyük miktarda enerji ve maden kaynağı tasarrufu sağladığı görülmektedir; ulaşım ve inşaat alanlarında yapılan yatırımlarda büyük miktarda tasarruf sağlamaktadır. Madencilik ve ergitme sanayilerindeki çevre kirliliğini azaltmaktadır. Deniz ve okyanus çevresinin korunması giderek daha çok dikkat çekmekte ve vurgulanmaktadır. Uluslararası kuruluşlar ve devletler, çevre koruması kriterlerini karşılayamayan yaşlı gemilerin zamanında sökülmelerini ve sökümüleri sırasında meydana gelecek kirliliğin etkin şekilde kontrol edilmesini ve önlenmesini şart koşmaktadır. Gemi geri dönüşümcülüğü bu yok etme işinin önemli bir şekli olup, gemicilik ve gemi inşaatındaki halkayı, tamamlamakta, kıyılarındaki suları ve geri dönüşüm kaynaklarını etkin bir şekilde kirlilikten korumaktadır.



We can collect the benefits of the ship dismantling industry to the economy of the country under three main topics which are raw material, additive value and employment. In summary the contributions of the ship dismantling industry to the economy of the country are the employment of the personal and employees working on the ship dismantling, the saving of foreign currencies which would be paid to the abroad for the iron scrap and the remaining of the 30-40 USD dismantling cost per tone within the borders of the country. Yellow and red aluminum which are derived from hulks will be used in the foundries and will provide different materials for the Turkish automotive industry which are imported from abroad at the moment. If the ship dismantling industry works with a total capacity contractors, subcontractors, logistic suppliers and other supporting services will be able to employ totally around 8000 people. In addition to these benefits, the ship dismantling industry has contributed to the development of the transportation sector in Aliğa and its surrounding.

Our country is at the moment the country possessing the biggest ship dismantling industry in continental Europe, in the Mediterranean and in the Black Sea areas. For ships which have lost their movement ability because of reasons such as ageing, accidents and defects in this area, our country is the most famous choice for scrap ship sellers. The only disadvantage are the high dismantling costs caused by investments in relation with human and environmental factors and the price disadvantage against disassembling countries with lower costs such as China and India. But with the importance given to human and environmental factors will be understood with time by all parties and it is open that our country will turn this disadvantage to an advantage in the future.



Gemi söküm sanayinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları hammadde, katma değer ve istihdam olarak üç ana başlık altında toplamamız mümkün. Gemi söküm sanayinin ülke ekonomisine katkısı, özetle, gemi sökümünde çalışan personel ve işçilerin istihdamı ile demir hurda için yurtdışına ödenen dövizden tasarruf ve kabaca ton başına 30-40 ABD doları söküm maliyet bedelinin ülke sınırları içinde kalması anlamına gelir. 2002 yılından günümüze kadar söküm tonajlarına bakıldığında yaklaşık 61 milyon dolarlık bir döviz kazancı sağlanmıştır. Ülkemizde bulunan tek tesis olan Aliğa Gemi Geri Dönüşüm Tesisleri'nin yıllık maksimum kapasitesi 900.000 tondur. Yıllar itibarı ile 2008'de 152.000 ton, 2009'da 297.000 ton ve 2010 Haziran ayına kadar ise, 166.000 ton gemi söküm gerçekleştirilmiş olup, sektör son 3 yıllık dönemde yükselme trendine girmiştir. Ülkemiz 2009 yılında 25 milyon ton çelik üretmiştir. Çelik üretiminin başlıca girdi kalemlerinde olan hurda, demir cevheri ve kömür üretiminin ülkemizde yetersiz olması bu ürünlerde yurtdışına bağımlılığımızın süreceğini göstermektedir. Ayrıca bu üretime bağlı olarak 2009 yılında 15 milyon ton hurda ithal edilmiştir. Gemi saçları haddehanelerde lama, silme, kare ve köşebent gibi ürünlere dönüşmekte, gemi makine ve ekipmanları bakımdan geçtikten sonra ihraç edilerek ülkeye döviz kazandırılmaktadır. Diğer hurda malzemeler ise bakır, çinko, ahşap malzeme ve elektrik motorları vb. gibi hurdalardır. Gemi ve yat inşa sanayiine ve sanayi kuruluşlarımıza gerekli malzemelerin bir kısmı da bu sektörden temin edilmektedir. Gemi sökümü ilk bakışta ithalata dayalı bir sanayi olarak düşünülmesine rağmen, yurtdışında üretim yapan demir-çelik fabrikaları kendileri için gerekli hammaddeyi, gemi sökücülerden temin etmeleri, demir-çelik fabrikalarının maliyetlerine yansıtılarak rekabet açısından önemli bir avantaj sağlamaktadır.

Hurda gemilerden çıkarılan sarı ve kızıl alüminyum, dökümhanelerde Türk otomotiv sanayinin kullandığı çeşitli malzemeleri üreterek yakın zamana kadar yurtdışından ithal edilen malzemelerin yurt içine imal edilmesini sağlamaktadır. Bahkesir'de 40 adet haddehanede, kare, lama ve silme üretiminde gemi sacı kullanılmakta ve her haddehanede 20-25

işçi çalıştırılmaktadır. Denizli'de ise yurtdışına ihracat yapan, hurda gemi kullanan 15 haddehane mevcut olup, 2000 civarında işçi çalıştırılmaktadır. Her birinin günlük kapasitesi 20 ile 50 ton arasındadır. Gemi tamir ve inşası, yat sanayi ve haddeleme tesislerine ahşap, metal ve benzer malzeme temini ile sanayilerin hız kazanması sağlanmaktadır. Ayrıca soğuk hava tesisleri, zeytin işleme tesisleri, süt endüstrisi gibi fabrikalar kurulum aşamasında önemli malzemelerini bölgeden temin etmişlerdir. Gemi söküm sanayiinde tam kapasite çalışması halinde müteahhit, taşeron, nakliyeciler ve diğer yardımcı hizmetlerde çalışan personelle istihdam yaklaşık 8000'i bulmaktadır. Gemi söküm sanayi, oluşturduğu bu faydaların yanı sıra Aliğa ve çevresinde nakliyeciliğin gelişmesine de katkıda bulunmuştur. Yukarıdaki açıklamalar ışığında, doğrudan veya dolaylı olarak zincirleme alanlarında hizmet veren gemi söküm tesisleri, işsizliğe çözüm oluşturduğu gibi haddehaneler, dökümhaneler ve nakliyecilere de iş imkanı oluşturmuştur. İş kapasitesinin artması, büyük ölçüde vergi ve sigorta primleri ödenmesine neden olmaktadır.

Ülkemiz şu anda kıta Avrupa'sı, Akdeniz ve Karadeniz'de en büyük gemi söküm sektörüne sahip olan ülke durumundadır. Bu bölgelerde yaşlanma, kaza, arıza gibi nedenlerle hareket kabiliyetini kaybetmiş gemiler için ülkemiz hurda gemi satıcılarının en büyük tercihidir. Pazar tercihlerine yön veren en önemli nedenlerden biri de tüm dünyada artan çevre duyarlılığı bilincidir. Ülkemizin gemi geri dönüşüm sektörü son yıllarda çevresel riskleri en aza indirmek konusunda yaptığı başarılı çalışmalar ile kamuoyunda bilinenin aksine, sektöre yön veren tüm ulusal ve uluslararası merciler nezdinde prestij kazanmış ve bu gelişmeler de gemi sökücülerimizin gemi alımını kolaylaştırıcı bir faktör olmuştur. Tek dezavantajı, insan ve çevre faktörüne verdiği önem nedeniyle yaptığı yatırımlardan kaynaklanan yüksek söküm maliyetleri olup Çin ve Hindistan gibi düşük maliyetli söküm yapan ülkelere karşı fiyat dezavantajı vardır. Ancak insan ve çevreye verdiği önemin zaman içinde tüm taraflarca kavranması ile bu dezavantajı, avantaja çevireceği de aşıkardır. Bu bilgiler ışığında, gemi geri dönüşüm sektörünün ülke ekonomisine faydaları küçümsenemeyecek kadar fazladır.

→ www.stahlcranes.com



Detayda görülen kalite



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

Parlak-System | 64295 Darmstadt | Germany
+49 6151 2799681 | hasanparlak@parlaksystem.de
www.parlaksystem.de

PARLAK-SİSTEM
Kaldırma, Taşıma ve Kalıp Ekipmanları



Kemal Battal: DTO AB Danışmanı

Avrupa'dan KOBİ'lere Destek Kredisi



Kemal Battal

Avrupa Yatırım Bankası (AYB) Türkiye'deki küçük ve orta büyüklükteki işletmelerin (KOBİ) desteklenmesi amacıyla toplam 150 milyon avroya ulaşan kredi sağladı. Hazine Müsteşarlığı ile işbirliği içerisinde uygulamaya konulan ve her biri 75'er milyon avrodan oluşan kredi, Akbank ve Halk Bankası'na tahsis edildi. Kredinin yüzde 20'si Avrupa Birliği (AB) tarafından hibe niteliğinde sağlandı. Küresel krizden çıkış sürecinde özellikle küçük işletmelere bu tür bir kredinin sağlanması AB'nin KOBİ'lerin desteklenmesi yönündeki politikalarında samimi olduğunun bir göstergesi olarak değerlendiriliyor. Son dönemde Türkiye'deki bankalardan sağlanan finansman maliyetlerinin oldukça yüksek olması nedeniyle finansman bulma imkanları ciddi oranda daralan Türkiye'deki KOBİ'ler için bu krediler önemli bir fırsat oluşturuyor. Bundan önce AB ve AYB tarafından sağlanan benzer fırsatlara bakıldığında, AB dışında en büyük destek sağlanan ülkenin Türkiye olduğu göze çarpıyor. Son iki yılda

Küresel krizden çıkış sürecinde, Avrupa Yatırım Bankası'nın (AYB) Türkiye'deki KOBİ'leri desteklenmesi amacıyla toplam 150 milyon avroya ulaşan kredi sağlaması önemli fırsatlar yarattı. AB'nin Türk KOBİ'lerine bu tür destekler sağlamasının temelinde önemli bir pazar olarak gördüğü Türkiye'nin ekonomisinin çarklarının daha sağlıklı işlemesinin sağlanması ve AB'den talebin canlı tutulması yatıyor. Kemal Battal AYB'nin KOBİ desteğinin getirilerini yazdı.



Support Loan to SMEs from Europe

M. Kemal BATTAL
EU Advisor for DTO

In the global crisis recovery process, the loans provided by European Investment Bank (EIB) to support SMEs in Turkey up to _150 million have created important opportunities. The underlying reason of providing such support to Turkish SMEs is to ensure healthier performance of Turkish economy which is an important market for Europe and to keep the demand from EU alive. Kemal Battal wrote about the outcomes of SME support of EIB.

European Investment Bank (EIB) provided loans up to _150 million to support the small and medium scale enterprises (SME) in Turkey. The loans applied in cooperation with the Undersecretariat of Treasury are allocated to Akbank and Halk Bank, each loan in the amount of 75 million Euros. 20% of the loan was provided as a Grant from European Union (EU). Providing such a loan to especially small enterprises in the process of the global crisis recovery is considered as a positive indicator of the sincerity of EU in its policies toward supporting SMEs. These loans create a great opportunity for the Turkish SMEs, whose opportunities to find financing has been recently narrowed due to high costs of financing provided by Turkish banks.

When we look at the similar opportunities previously provided by EU and EIB, we can see that the non-EU country that is provided with the biggest support is Turkey. The loans provided by 14 separate agreements in the last two years have reached to 2.5 billion euros. The underlying reason of these supports of EU to Turkish SMEs is to ensure healthier performance of Turkish economy which is an important market for Europe



14 ayrı anlaşma ile sağlanan krediler, 2,5 milyar avroya ulaşmış bulunuyor. AB'nin Türk KOBİ'lerine bu tür destekler sağlamasının temelinde önemli bir pazar olarak gördüğü Türkiye'nin ekonomisinin çarklarının daha sağlıklı işleminin sağlanması ve AB'den talebin canlı tutulması yatıyor. KOBİ'lerin cazip koşullarla borçlanarak üretimlerini artırması ve buna paralel olarak AB'den hammadde ve yarı mamul madde ithalinin devamının sağlanması amaçlanıyor. Özellikle bu son kredi operasyonunun KOBİ'lerin yenilikçi bir yapı oluşturmalarına dayandırılmış olması bu tezleri doğruluyor.

KOBİ'ler küresel krizle baş edebilecek

AB yetkilileri; AYB kredilerinin cazip koşulları ile AB'nin faizsiz fonlarının harmanlanması yoluyla KOBİ'lerin borçlanma maliyetlerini daha da aşağıya çekileceğini, daha düşük maliyetler ve daha uzun kredi vadeleri şirketlerin direncini ve yatırımlarının ödenabilirliğini artırarak, şirketlere küresel krizin olumsuz etkileriyle baş edebilme gücünü kazandıracığını vurgulamışlardır. Bu destek ayrıca; KOBİ'lerin 1,9 milyon şirketle Türkiye ekonomisinin en büyük sektörü ve en büyük istihdam sağlayıcısı olması dolayısıyla, Türkiye'deki istihdamın devamı ve özel sektörün gelişmesi açısından ciddi ekonomik katkılar sağlayacaktır. Ekonomik düzelmeye ve istihdam üzerindeki etkileri çok büyük olan, fakat finansal kaynaklara erişimde güçlük çeken KOBİ'ler, bu yıl da AB'nin önceliği olmaya devam edecektir. AB Türkiye Delegasyonu Başkanı, Marc Pierini; Türkiye ve AB'nin daha fazla istihdam olanağı yaratıp sosyal kaynaşmayı güçlendirerek ekonomik büyümeyi sürdürmesi gerektiğini, karşılıklı ticareti üçe katlayarak 100 milyar avro seviyesine çıkararak bir başarı öyküsü olan Gümrük Birliği ile elde edilen ortak ekonomik kazanımların daha da ileriye götürülmesinde karşılıklı çıkarlar bulunduğunu ifade etti. Marc Pierini ayrıca; Türkiye'ye doğrudan yapılan yabancı yatırımların üçte ikisi

and to keep the demand from EU alive. The purpose here is that SMEs borrow money with attractive conditions and increase their productions and thus continue to import raw material and semi-finished goods from EU. Especially this last loan operation proves these theses as they are based on establishing an innovative structure for SMEs.

SMEs will be able to handle the global crisis

EU officials have emphasized that with the combination of attractive conditions of EIB loans and non-interest funds of EU, the borrowing costs of SMEs could be decreased even lower and the resistances and affordability of their investments would be increased with lower costs and longer loan terms and this way the companies would be able to handle the negative effects of the global crisis. This support will also provide significant economic contributions in terms of maintenance of the employment in Turkey and the development of the private sector, as SMEs are the biggest sector and biggest employment provider of Turkey with 1.9 million companies. The SMEs which have great effects on economic recovery and employment but have difficulties in access to financial resources will continue to be the priority of EU this year, too.

Marc Pierini, the Chairman of Delegation of EU to Turkey stated that Turkey and EU should strengthen the social cohesion by creating more employment and maintain the economic growth and that there are mutual benefits in developing further the common economic gains obtained with the Customs Union which is a success story that has reached to 100 billion euros, tripling the mutual trade. Marc Pierini also emphasized that two third of the foreign investments directly made to Turkey comes from EU and this ensures an



AB'den geldiğinin, bunun da üretim, pazarlar ve tedarik zinciri açısından iki ekonomi arasında önemli ölçüde bütünleşme yaşanmasını sağladığının altını çizdi.

AB desteklerinin KOBİ'lere dağıtılmasından sorumlu banka yetkililerinden alınan bilgilere göre; KOBİ İyileştirme Destek Kredisi TL cinsinden geri ödenebilecektir. Bu durum, kur riskine maruz kalma seviyesini sınırlamak ve ekonomik dalgalanmalara karşı hassasiyetini iyice azaltmak isteyen KOBİ'ler için büyük bir kolaylık sağlamaktadır. Krediyi TL cinsinden geri ödeme olanağı ihracat yapmayan ve dövizle ödeme riskini almak istemeyen KOBİ'ler için avantaj oluşturmaktadır. Krediler KOBİ'lerin ihtiyaçlarına uygun vadelerle kullanılma özelliğine sahip olacaktır. Bu durum, en az finansal kaynaklara erişimlerini kolaylaştırmak kadar önemlidir. AYB kaynaklarından daha fazla şirketin faydalanabilmesi için, KOBİ'lerin kredi taksiti ödemeleri AYB'nin sunduğu vade içerisinde tekrar kredi olarak kullanılacaktır.

Krediler KOBİ'lerin işletme sermayesi ve maddi veya maddi olmayan sabit varlıklara yapacakları yatırımları desteklemek üzere tasarlanmıştır. Yatırımlar özellikle imalat sanayisi, tarıma dayalı sanayi, otel, turizm, enerji, çevre, inşaat, ticaret, perakende, hizmet, sağlık ve eğitim alanlarında olmak üzere, yeni projeler veya mevcut işlerin modernizasyonu/geliştirilmesi için yapılabilecektir.

Yukarıda genel esasları belirtilen ve adı geçen bankalardan detaylı bilgilerin alınabileceği KOBİ İyileştirme Destek Kredisi gemi sanayi sektöründe faaliyet gösteren KOBİ'ler için de önemli fırsatlar sunacaktır. Özellikle kriz sonrasına yönelik hesapların yapılması gereken dönemde sektörümüzün ilgi göstermesi ve faydalanması dileğiyle.

important incorporation between two economies in terms of production, markets and supply chain.

According to the information received from the bank officials who are responsible for distributing the EU supports to SMEs, SME Recovery Support Loan could be repaid in TL. This will be a great facility for SMEs who want to limit their exposure to exchange risk and to further decrease their sensitivities against the economic fluctuations. Paying the loans back in TL currency is an advantage for those SMEs who do not export and do not want to take the risk of paying by foreign exchange. The loans will be able to be used with the terms suitable for the needs of SMEs. This is as important as facilitating the access to financial resources. In order to ensure more companies benefit from EIB resources, the loan installments payments of SMEs will be made available as loan again within the term offered by EIB.

The loans are designed to support the investments to be made by SMEs in working capital and tangible and intangible fixed assets. The investments could be especially made in modernization/development of new projects or current works in manufacturing industry, agriculture-based industry, hotel, tourism, energy, environment, construction, trade, retail, service, health and education.

The SME Recovery Support Loan that is explained above and the details of which could be obtained from the said banks will also provide significant opportunities for SMEs that operate in ship industry. Especially in such a period where after-crisis calculations should be made, we hope our sector shows interest and benefits from it.

Aluminium Ship Panel and Plates

altek
Metal Ticaret A.Ş.



- 5083 (AlMg 4.5) H111
- 5083 H116/H321
- 5754 (AlMg 3) H111
- ALUSTAR / NAUTICAL

thickness	/ 3 mm - 150 mm
width	/ 1500 mm - 2500 mm
length	/ 3000 mm - 12000 mm

CERTIFICATES

- Tread Plates
- Flat Bars
- T and HP profiles
- U profiles
- Aluminium/Steel Joint Compositions
- Aluminium Round Bars
- Aluminium Tubes
- **Cunife** (Cunife pipe and connections)

LRS / DNV / BV / ABS / CLASS NK / GL / RINA

Yıldız Posta Cad. No 52 K:4 Esentepe İstanbul/TURKEY
T : +90 212 306 60 00 F : +90 212 336 90 38

aluminium@altek.com.tr
www.altekmetal.com

Maritime Piping Industry Ltd

FAALİYETLERİMİZ:
THE ACTIVITIES OF MPI

3D-CAD/MATIC MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ
3D-CAD/MATIC ENGINEERING

İŞ HAZIRLIKLARI VE SATIN ALMA
JOB PREPARATION AND PURCHASING

TÜM BORU SİSTEMLERİNİN PREFABRİKASYONU
PREFABRICATION OF ALL PIPE SYSTEMS

MODÜL YAPIMI
MODULE BUILDING

- Nitrojen Modülleri Nitrogen Modules
- Yakıt Isıtma Modülleri Fuel oil booster modules
- Yakıt Ayrıştırma Modülleri Fuel oil separator modules
- Balast Modülleri Ballast modules
- Suyla Soğutma Modülleri Cooling water modules



Sanayi Mah. Petrol Sk. 15/3
41100 Vezirciftliği İZMİR, TURKEY
Tel : +90 (0262) 33 55 816
Fax: +90 (0262) 33 55 816

info@mpiturkey.nl
WWW.MPITURKEY.NL

Özata shipyard



www.ozatayat.com.tr

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



YALIZ
SINAI TIBBİ GAZLAR A.Ş.

GAZ SEKTÖRÜNDE

38.YIL

**OKSİJEN, ARGON, AZOT,
ASETİLEN GAZLARI
MEDİKAL GAZLAR
YÜKSEK SAFİYETLİ GAZLAR
GIDA GAZLARI
ÖZEL & KARIŞIM GAZLAR
LİKİT GAZ HİZMETLERİ
KROYOJENİK LİKİT GAZ HİZM.
GAZ EKİPMANLARI
MEDİKAL EKİPMANLAR
GAZ ÇÖZÜMLERİ.**

**Batı Trakya'dan,
Doğu Marmara'ya
Kadar Hizmet
Ağını Geliştirmiştir.**

Yalızlar Sınai ve Tıbbi Gazlar Teknik Hirdavat Makine San. ve Tic. A.Ş. 1972 yılında endüstriyel medikal ve özel gazların dolum ve pazarlamasını yapmak amacıyla kurulmuş olup faaliyetlerini otuz beş yılını aşkın bir tecrübeye, dört ayrı dolum tesisi EN ISO 9002 Kalite Sistemi ile çalışan uzmanlaşmış kadrosu yaygın dağıtım ağı kalite ve güvenliğe verdiği hassasiyet ile müşterilerine hizmet vermekten gurur duymaktadır.



Genel Müdürlük :
Hükümet Cd.No-155 Gebze/KOCAELİ
Tel : 0 262 641 45 29 - 646 50 42
Fax : 0 262 641 57 64

Kocaeli Tesisleri :
Menzilcikuyu Mevki Beyazıt Cd.
No-47 Gebze/KOCAELİ
Tel : 0 262 655 54 39-655 59 43
Fax : 0 262 655 11 90

Sakarya Tesisleri :
Ağaçlık Mevki D-100 Karayolu 5.Km.
Bekirpaşa/SAKARYA
Tel : 0 264 353 41 90 -353 44 52
Fax : 0 264 353 44 78

İstanbul Tesisleri :
Organize Sanayi Bölgesi G-123 Sk.
No-1 Y.Dudulu/İSTANBUL
Tel : 0 216 466 27 13 - 499 41 16
Fax : 0 216 420 09 01

Trakya Tesisleri :
Velliköy Sanayi Bölgesi Sanayi Cad.7.
Sk.No-22 Çerkezköy/TEKİRDAĞ
Tel : 0 282 746 10 54 - 746 10 55
Fax : 0 282 746 10 53

İzmit Tesisleri :
Körfez Sanayi Doğu Girişi.Öztürk Sok.
No:7 İzmit/KOCAELİ
Tel : 0 262 335 44 10
Fax : 0 262 335 14 59

www.yaliz.com.tr
info@yaliz.com.tr

SEAPART



New

BC PIPE DRESSING PD-22

Heat Resistant Coating

for Deck Machinery and Steam Pipes Against Corrosion.
Temperature Suitability -60°C to 230°C, Packing 16 kg/pail
IMPA Code 45 07 91, ISSA Code 75 552 01

BC Petro Tape

Perfect Anti-Corrosion Tape
for any Metals and Pipe Lines

IMPA Code 81 24 71-75, ISSA Code 75 550 01-05



BC Petro Paste



BC Petro Mastic



BC Petro Tape

WRAP SEAL



Quick Repair Kit for Pipe Leaks
Repairs under Active Leaks

Distributor in Türkiye

SEAPART® DIŞ TİC. ve MÜM. LTD. ŞTİ.

Yalvaç Sokak, SP İş hanı, 7 K3 34752, İçerenkoy, İSTANBUL
Tel.: +90 216 575 5888 Fax.: +90 216 574 9276

E-mail: seapart@seapart.com Web: www.seapart.com



İstikbal Denizlerde

3. ULUSLARARASI DENİZ KÜLTÜRÜ

Festivali

Kaptan Cousteau'nun Efsane Ekibi Aramızda



2010

22 - 23 Eylül İzmir - Kordon

24-25-26 Eylül İstanbul-Sarayburnu

Destekleyenler



Organizasyon:

vira
www.kultur.gov.tr/vira

İrtibat: Koşuyolu Cad. Salih Omurtak Sk. No:17
Validebağ - Koşuyolu - Kadıköy / İSTANBUL
Tel: +90 216 339 13 40 - 41 Faks: +90 216 339 43 50
e-mail: info@tayfajans.com