

# Gemi Sanayi

Ship Industry Magazine YIL/YEAR:3 SAYI / ISSUE:22 KASIM-ARALIK / November-December 2010



**İrfan Erdem:**

## Gemi Sanayimiz 70'li yılların hamallarının eseridir

*Our ship industry is the work of the 70s hard workers*

> **José Manuel Durão Barroso:**  
Avrupa Komisyonu Başkanı AB  
2020 Stratejisini Açıkladı

*President of the European Commission set  
out EU 2020 Strategy*

> **Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan:**  
Gemi sanayimiz kümelenme  
yolunda

*Our ship industry is on the way of clustering*

> **Özdemir Ataseven:**  
Kriz Değerlendirmeleri ve  
GİOSB Kuruluş Çalışmaları

*Evaluations on Global Crises and GİOSB  
Studies*



KASIM-ARALIK / November-December 2010  
Yıl / Year 3 Sayı / Number 22

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 Design**  
Burcu ARSLAN

**Reklam ve Halkla İlişkiler / Advertisement and PR**  
Haydar ÖZDEN  
E-mail: haydar@tayfajans.com  
Deniz YILDIRIM  
E-Mail: deniz.yildirim@tayfajans.com

**Yayın Kurulu / Publishing Board**

Prof. Dr. A.Dursun Alkan .....Yıldız Teknik Üniversitesi  
Alp Özalp .....Gepa  
Prof. Dr. Esen Özsan .....Ortaođu Teknik Üniversitesi  
Dr. Hakkı Şen .....Tayf Ajans  
Prof. Dr. İdris Bostan .....İstanbul Üniversitesi  
Kemal Battal  
Doç. Dr. Mustafa İnşel .....Türk Loydu  
Prof. Dr. Ömer Gören .....İstanbul Teknik Üniversitesi  
Özkan Göksal .....Ensar  
Tunç Nahi .....Fokus Mühendislik

**Gemi Sanayicileri Derneği**  
Evlia 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-süreli yayındır. İki ayda bir yayımlanır.

**Yayının Dili / Publication Language**  
Türkçe-İngilizce / Turkish-English

Dergimizde yayımlanan 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**

EGE Basım  
Esalpaşa Mah. Ziya Paşa Cad. No:4/1 Ege Plaza 34704 Ataşehir /İST.  
Tel: 0216 470 44 70

# İÇİNDEKİLER / CONTENTS

> Editör / Editor .....	06
> Önsöz / Preface .....	08
> GESAD'dan Haberler / News From GESAD .....	12
> Sektör Haberleri / Sectorial News .....	22
> Gemi Yan Sanayi Envanter Çalışması .....	30
> Dünyadan / World .....	34
Avrupa Komisyonu Başkanı AB 2020 Stratejisini Açıkladı <i>President of the European Commission set out EU 2020 Strategy</i>	
> Akademik / Academic .....	40
Ahmet Dursun Alkan: Gemi sanayimiz kümelenme yolunda <i>Ahmet Dursun Alkan: Our ship industry is on the way of clustering</i>	
> Bir Yol Hikayesi / A Road Story .....	46
İrfan Erdem: Karadeniz Ereğli Batı Karadeniz Böl. DTO Yön. Kur. Bşk. <i>İrfan Erdem: DTO Chairman, Krz. Ereğli Western Black Sea Region</i>	
> Sektörden / Our Sector .....	52
Özdemir Ataseven: Kriz Değerlendirmeleri ve GIOSB Kuruluş Çalışmaları <i>Özdemir Ataseven: Evaluations on Global Crises and GIOSB Studies</i>	
> Avrupa Birliği / European Union .....	56
Kemal Battal: Kıyı Yatırımlarında İrtifak Hakkı ve Kullanma İzni Bedelleri <i>Kemal Battal: The Easement and Right to Use for Coastal Investments</i>	
> Söyleşi / Dialog .....	62
Ali Ustaoglu: Ustaoglu Tersanesi Sahibi <i>Ali Ustaoglu: Owner of Ustaoglu Shipyard</i>	
> Analiz / Analysis .....	66
Rotterdam Kuralları ve Miktar Sözleşmesi Kavramı <i>Rotterdam Rules and Concept of Volume Contract</i>	
> GESAD Üyeler Tanıtım / Introduction of GESAD Members .....	72
> Denizcilik Tarihi / Historical in Sea .....	78
Gemileri ve Kayıkları ile Fırat <i>The Euphrates with Its Ships and Boats</i>	



## Geleceği doğru planlamak

Amerika'da başlayıp, başta AB ülkeleri olmak üzere dünyayı kasıp kavuran küresel fırtına, gemi inşa sektöründeki etkisini sürdürüyor. Gemi inşada, dünya sıralamasında dördüncülüğü yakalamışken, bu süreçte tam anlamıyla stratejik planlamayı yapamadık. Kabul etmeliyiz ki gemi inşa sektöründe sadece krizin etkisi yok, yanlış politikaların etkisi de yadsınmaz. Bunların başında, uluslararası tanıtıma nerdeyse hiç önem verilmediğini söyleyebiliriz. Ya işlerimizin yoğunluğunu ya da iş yokluğunu bahane ederek bu arenada neredeyse hiç varlık gösteremedik. Yani yazıda gelse, turada gelse, dikte gelse hep kendimizi haklı göstermeye çalıştık. Sahaya çıkıp mücadele etmek yerine tribünde oturup en kötü yenilgiyi göze aldık.

Hepimiz hatırlarız o şaşalı günleri, hani gemi inşa 2015 yılına kadar doluydu, sipariş alamıyorduk. Krizin etkisi tartışılmaz olarak önemli ölçüde siparişlerin iptalini getirdi. Peki, dönüp hiç kendimize sorduk mu biz nerede yanlış yaptık? Bizim bu süreçte hiç mi kabahatimiz olmadı? Gemi kontratlarında bile sıkıntılar yaşamadık mı? Gemi inşa sektörü iki vurgunu peş peşe yedi. Birinci vurgun tersanelerdeki talihsiz kazalar, ikinci vurgun da uluslararası finans krizi. Maaalesef sektörümüz bu iki krizi de doğru yönetemedi. Yönetemediğinden dolayı da, sıkıntılar derinleşerek devam ediyor.

Bir başka konu ise hepimizin her şeyi bildiği ve her konuda bilgi sahibi olduğumuzdur. Bir dönem mühendis çalıştırılmadığından dolayı övünen tersaneleri hatırlıyoruz. Hiç kimse kusura bakmasın bilgiye ulaşmak, bilgiyi analiz etmek, bilgiyi veriye dönüştürmek, kullanılabilir hale getirmek dünyanın en pahalı ve en zor işidir. Bunu başardığımız zaman uluslararası arenada iyi bir oyuncu olabiliriz demektir. Kriz çat kapı gelmedi, krizin ayak sesleri aylar önce gelmeye başlamıştı. Kriz geliyorum dedi ve geldi. Gemi inşa sektörünün hazırlıksız oluşu ise, krizin boyutunu arttırdı.

Henüz geç kalmış sayılmayız. Alınacak tedbirlerin derhal, şimdiden alınması gerekir. Bu tedbirlerin başında Yeşil Gemi Projesi'nin (Green Ship) mutlaka göbeğinde olmak geliyor. Bu projeye ilişkin gerek uluslararası girişimlerimizi, gerekse bu konuya ilişkin ARGE ile ilgili hazırlıklarımızı şimdiden yapmamız gerekiyor. Gemi söküm ve bakım onarım merkezi olabilecek potansiyelimiz var. Bunları zaman kaybetmeden masaya yatırıp yola koyulmak lazım. Özellikle bankaların bu zor zamanda, sektörü yalnız bırakması da bir yere not edilmesi gereken bir durum. Bir ulusal bankanın bünyesinde denizcilik biriminin vakit kaybedilmeden kurulması gerekir. Klas kuruluşların ürün sertifikasyonunda çıkardıkları zorlukların önüne geçilmesi de bir diğer önemli gündem maddesi. Sorun çıkaran klas kuruluşlarına bir ince ayar gerekiyor. Koster filonun kısa zamanda gündeme getirilmesi ve bu işin sonuçlanması önemli. Bunları dikkate almamız durumunda küresel oyuncu olmaya devam ederiz, aksi takdirde diğer sonuçları hayal bile etmek istemiyorum. 2011 yılı sektörümüze şans getsin diyorum, bir dahaki sayıda görüşünceye kadar sağlık ve mutluluk temenni ediyorum. Allah selamet versin...

Hakkı ŞEN  
Genel Yayın Yönetmeni

### Planning the Future Right

The global storm started in the United States that ravaged the world, particularly EU countries, continues its impact in the shipbuilding industry. While we finally grasped the fourth place in the world ranking in shipbuilding, we could not achieve a complete strategic planning during this process. We must accept that the shipbuilding industry has not only been affected by the crisis; the effect of the wrong policies is undeniable as well. Among these, we can say the international publicity has been given almost no attention. We were hardly able to make our presence felt in this arena either by using the workload as an excuse or lack of work. Either it was heads or tails or upright, we tried to justify ourselves. Instead of fighting in the field, we preferred to sit in the stands and took the chance to get the worst defeat.

We all remember those glorious days; the days the shipbuilding was working with full capacity until 2015, we weren't able to get more orders. Unquestionable impact of the crisis caused cancellation of orders in significant numbers. So, have we asked ourselves, where we made a mistake? In this process didn't we have any fault? Even in ship contracts, didn't we experience problems? Shipbuilding industry was crippled by the bends twice successively. The first was the unfortunate accidents in shipyards; the second was the international financial crisis. Unfortunately, these two crises weren't managed right by our sector. Due to the fact that it was unable to manage, the problems continue to get deeper.

The other issue is that we all know everything about everything and we have knowledge about every matter. We remember the shipyards boasting of not employing an engineer. No one should take the offense, but accessing to information, analyzing information, converting information into data, making it available to use is the world's most expensive and most difficult job. When we succeed these, only then we can become a good player in the international arena. The crisis did not drop in unexpectedly, the sound of its footsteps started to be heard months before. The crisis said it was coming and there it was. The unpreparedness of the shipbuilding sector has increased the size of the crisis.

We are not very late yet. Measures to be taken must be taken immediately and now. The primary measure should be at the heart of the Green Ship Project. We should already be carrying out our international initiatives related to this project, as well as R&D related preparations regarding this subject. We have a potential to become a ship dismantling, maintenance and repair center. We should evaluate these without losing time and wend our way. Especially banks' leaving the sector alone in this difficult time is a situation that should be noted somewhere. A maritime unit under a national bank is needed to be established without losing time. Another important item for the agenda is to prevent the difficulties raised by the classification organizations about the product certification. Troublemaker classification organizations need a fine tuning. It is important to discuss the coaster fleet as soon as possible and to reach a conclusion regarding this issue. If we take these into account, we would continue to be a global player; otherwise I do not even want to imagine the other outcomes. May 2011 bring good luck to our sector in 2011, I wish health and happiness until we meet in the next issue. God bless you...

Hakkı ŞEN  
Executive Editor

# Rekabet şansımız azalıyor



Ziya Gökalp: GESAD Başkanı

2011 yılına girdik, sıkıntılarla geçen bir yılı geride bıraktık. Dünya genelinde yaşanan global ekonomik krizden en çok etkilenen denizcilik sektörü oldu. Ne yazık ki özellikle gemi inşada işler hiç de iyi gitmiyor. Bu sıkıntılı günleri geride bırakabilmemiz için doğru bir strateji oluşturmamız gerekiyor. GESAD olarak krizin en yoğun yaşandığı dönemde, eğitim çalışmalarına ağırlık vererek iyi bir yatırım yaptığımızı düşünüyorum. Geleceğimizi doğru planlamanın en önemli şartlarından biri eğitilmiş, kalifiye iş gücüdür. İşte GESAD bunun bilincinde olarak ciddi bir eğitim seferberliği başlatmış ve 7000 kişiye eğitim vererek sertifikalarını dağıtmıştır.

Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (GİOSB) Projesi çalışmalarımız iki yılı aşkın zamandır Yalova/Çiftlikköy'de olmak üzere beşinci yılına ulaşmış durumdadır. Bu proje sadece gemi sanayicileri için değil Türkiye için büyük bir fırsattır. Önümüze çıkarılan engelleri aşmaya çalışıyoruz. Bugüne kadar yaptığımız çalışmalarda hem idare, hem sektör büyük emek ve zaman harcamıştır. Proje katılımcısı gemi sanayicileri artık projenin hayata geçmesini istemektedir. Dünya ile rekabet edebilmemizin en önemli şartlarından biri bu projedir. Diğer taraftan, GESAD'ın da üye olduğu

## Our chance to compete decreases

Ziya Gökalp: Chairman of GESAD

We have entered the year 2011, left behind a year with full of troubles. The maritime sector was the most affected by the world wide global economic crisis. Unfortunately, especially in the shipbuilding, things are not going well at all. In order to leave behind these troubled days, we need to create the right strategy. As GESAD, at the peak of the period of crisis, I think we have made a good investment by giving particular emphasis to training activities. One of the most important conditions to plan our future right is an educated, skilled workforce. Here, by being aware of this, GESAD launched a serious educational campaign and provided training to 7000 people and distributed their certificates. Our Ship Specialized Organized Industry Zone (GİOSB) Project works have reached the fifth year; two years in Yalova / Çiftlikköy. This project is not only a great opportunity for the ship industrialists but also for Turkey. We have been trying to overcome obstacles placed in front of us. The sector and the administration have both spent great effort and time for the works we have conducted until today. Ship industrialists, the participants of the project, want the project to be implemented without wasting any more time. One of the most important conditions enabling us to compete with the world is this project. On the other hand, Ship Specialized Organized Industry Zone is of vital importance for the Green Ship Project, a project of the European Marine Equipment Council (EMEC), which GESAD is a member as well. The Green Ship Project, aiming at zero emission in the shipping is a project of EMEC, which is well-known in entire maritime sector. Researchers have revealed that if the existing technology is to be integrated into today's ships, it must be cleaner and greener at the rate of 15 to 20 percent, with the recent technologies that



Avrupa Gemi Teçhizatları Birliği'nin projesi olan Yeşil Gemi Projesi için de Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi hayati önem taşımaktadır. (GREEN SHIP) Yeşil Gemi Projesi, deniz taşımacılığında sıfır emisyonu hedefleyen, tüm denizcilik sektöründe tanınan bir EMEC (Avrupa Gemi Teçhizatları Birliği) projesidir. Mevcut teknoloji bugünün gemilerine entegre edilecekse, yüzde 15-20 oranında daha temiz ve yeşil olmak zorunda olduğu, yeni araştırılan ve geliştirilen teknolojilerle yüzde 33'ün üzerinde çevre dostu olunabileceği, zaman içinde sıfır emisyonlu gemilere ulaşılabileceği araştırmacılar tarafından ortaya konulmaktadır. Bunun için Ar-Ge çalışmalarının önemi tartışılmaz. Türkiye'nin yaşanan gelişmelere ayak uydurabilmesi ancak sektörümüzün bu çalışmalara kendi katkısını koyması ile mümkün olacaktır. Artık gemi sanayimizin dağınıklığından kurtulması, Ar-Ge çalışmalarını ortaklaşa yürütebileceği ve yeni yatırımlar yapabileceği bir organize sanayi bölgesine ihtiyacı vardır.

Türkiye gemi sanayinde gemi teçhizatlarının yüzde 70'e varan kısmını ne yazık ki dışarıdan ithal ediyor. En kısa sürede milli sanayimizi, teknoloji çağında ileri ülkeler seviyesine çıkarmalıyız. Yeşil Gemi teknolojisine girebilmemiz ve söz sahibi olabilmemiz için IMO standartlarına uygun gemi teçhizatı üretimine geçmemiz gerekiyor. Denizcilik sektörünün en büyük araştırma geliştirme merkezinin kurulacağı, modern 85-90 gemi teçhizatı üretim fabrikasının yer alacağı Yalova-Çiftlikköy Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi çalışmalarımız bütün yasal konular tamamlanmasına rağmen kuruluş protokolünü hayata geçiremiyoruz. Herkes bilmelidir ki, eğer bu projede biraz daha geç kalırsak, dünya ile rekabet edebilme şansımızı kaybedeceğimiz gibi, "Yeşil Gemi" teknolojisinden bahseden bir ülke değil, yepyeni tersaneleri başkalarına geçecek veya faaliyetleri sona erecek konuma gelecektir. Sanayimizin yok olması anlamına gelecek bu durum Türkiye'nin önemli bir istihdamdan olmasına ve ciddi bir katma değer kaybına sebep olacaktır.

Tabi bu arada her şey kötü gitmiyor. Denizcilik sektöründe bu sene, 15,5 trilyon dolarlık dünya ticareti olacağı öngörüldü. Bu değerle 2008'deki maksimum seviye 11 ayda yakalanmış durumda. 2010 yılında ciddi bir ivme yakalandı. Tonaaj olarak da artış gözleniyor. 2009 yılına göre, 2010 denizciler açısından takdir edilecek bir yıl oldu. 2011 ve 2012'de ortalama bazda global filonun artışına devam edeceğini söyleyebiliriz. Bu arada dünya sıralamasında önemli değişiklikler oldu. Ama dünyadaki ilk beş yine aynı. Yunanistan birinci sıradan ikinci sıraya düştü. Çin dördüncü sıradayken şu anda gemi inşa en fazla yatırım yapan ülke olarak dikkat çekiyor. İki sıra atlayan önemli bir ülke de ABD. Amerika ciddi bir şekilde gemi inşa sanayine pay ayırmaya başladı. Kayıtlara göre 380 milyar dolarlık gemi siparişi var. Bunların büyük kısmı, 2011'de tamamlanacak olan 180 milyar dolarlık kısım. 2012'de 100 milyar dolar. 2013'te de 60 milyar dolarlık kısım tamamlanacak. Hükümetimiz bugüne kadar denizcilik sektörüne yönelik önemli çalışmalar yaptı. Başbakanımıza ve Ulaştırma Bakanımız Binali Yıldırım'a denizcilik sektörüne verdikleri destek için teşekkür ediyoruz. Ancak yaşadığımız krizi atlatabilmemiz için hükümetimizin biraz daha desteğine ihtiyacımız var. Gemi sanayimizin yok olmaması için gerekli çalışmaların yapılacağına inanıyoruz. Tersanelerimizin uluslararası piyasa ile rekabet edecek yapıya kavuşturulması için hükümetimiz gereken önlemleri alacaktır. Bu sıkıntılı günleri de birlik ve beraberlik içinde atlatacağımıza inanıyoruz. 2011 yılının sektörümüz için verimli ve kazançlı bir yıl olmasını diliyorum. Yolumuz açık olsun...

have been researched and developed, that it is possible to be environment-friendly over 33 percent, and that zero-emission ships can be achieved over time. For this, the importance of R&D works cannot be denied. Turkey's adaptation to these developments is only possible with our sector's contribution to these efforts. There is a need of an organized industrial zone enabling our ship industry to be freed from disorganization, working in partnership to carry out R&D works and making new investments.

In Turkish ship industry, unfortunately up to 70 percent of the marine equipment is imported. We have to carry our industry to the level of advanced countries in the age of technology as soon as possible. In order to enter to the green ship technology and to have a say, we need to move to the production of the marine equipment in accordance with the IMO standards. Despite completion of all legal issues, we cannot implement the establishment protocol of Yalova-Çiftlikköy Ship Specialized Organized Industry Zone where the maritime sector's largest research and development center will be established and 85 to 90 modern marine equipment manufacturing plants will be located. Everyone should know that if we delay this project a little bit more, we will not only lose our chance to compete with the world, but also we will become a country that does not mention "Green Ship" technology and whose new shipyards will be relinquished to the others or activities will be terminated. This situation, which means the end of our industry, will cause Turkey to lose a significant employment opportunities as well as a serious added-value.

By the way, of course, not everything goes bad. \$15.5 billion worth world trade is anticipated in the maritime sector this year. With this value, the maximum level achieved in 2008 has been reached in 11 months. In 2010, a significant acceleration was gained. An increase in tonnage is observed as well. According to 2009 figures, 2010 was a year to be appreciated by the seamen. It is possible to suggest that the global fleet on the average basis will continue to increase in 2011 and 2012. In the meantime, important changes have taken place in the world ranking. But the world's top five still remains the same. Greece fell to the second place from the top. While China ranks fourth, it is getting attention as being the country investing to the shipbuilding most today. USA is another important country that has jumped two spots. America has begun to allocate a significant share to the shipbuilding industry. According to the records there are \$380 billion ship orders. The majority of these that worth \$180 billion will be completed in 2011. The part worth \$100 billion will be completed in 2012 and \$60 billion in 2013. Our government has carried out important projects for the maritime industry so far. We would like to thank to our Prime Minister and Mr. Binali Yıldırım, the Minister of Transport for their support to the maritime industry. However, we need the support of our government a little more to overcome the crisis we have been facing. We believe that in order to prevent the disappearance of our ship industry, necessary works will be conducted. Our government will take necessary steps to ensure that our shipyards have a structure to compete with international market. We strongly believe that we will overcome these troubled days in unity and solidarity. May 2011 be a productive and profitable year for our sector. God speed...

## SHIP INDUSTRY

## Gemi Mühendisleri Haftası Etkinlikleri



Soldan sağa (From left to right): Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan, Osman Kaya Turan, Birol Üner, Özkan Gökçal, Fatih Yılmaz, Özdemir Ataseven, Osman Kolay, Prof. Dr. Oral Erdoğan

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası'nın (GMO) bu yıl ikincisini düzenlediği Gemi Mühendisleri Haftası, 4-7 Aralık 2010 tarihleri arasında Kartal Titanik Otel'de kutlandı. 4 Aralık 2010 Cumartesi günü saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasının ardından GMO Başkanı Osman Kolay ve GMO Genel Sekreteri İhsan Altun tarafından açılış konuşmaları yapıldı.

Açılış konuşmalarının ardından Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mustafa İnel, DLH Genel Müdürü Ahmet Arslan, İDO Genel Müdürü Ahmet Paksoy, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım da birer konuşma yaptılar. Açılış törenine GMO yönetim kurulu üyeleri, gemi mühendisleri, sektör yetkilileri ve bürokratların yanı sıra İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, Piri Reis Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği ve Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi öğretim üyeleri katıldılar.

DLH Genel Müdürü ve gemi mühendisi Ahmet Arslan "Yılın En Başarılı Üyesi" seçilerek, plaketi Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın elinden aldı. Ahmet Arslan, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün görev ve yetkileri hakkında kapsamlı bir sunum yaparak, ulaşım ile ilgili yapılması gereken proje ve çalışmalarını sundu. Yılın en başarılı proje grubu olarak İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü öğrencileri ile farklı disiplinlerdeki bölüm öğrencilerinin yer aldığı "İstiklal Projelendirme ve Uygulama Topluğu" seçildi. Topluluk adına Murat Gürhan, geliştirdikleri Martı adlı ilk Türk hidrojen teknesi projesiyle yılın en başarılı öğrencileri ödülünü GMO Başkanı Osman Kolay'dan aldı.

## Naval Architects Week Events

The Week of Naval Architects, the second edition of which is organized by TMMOB Chamber of Naval Architects and Marine Engineers (GMO), was celebrated at Kartal Titanik Hotel between 04 and 07 December 2010. On Saturday, December 4, 2010, after a moment of silence and the Turkish national anthem, the inauguration speeches were delivered by Osman Kolay, the Chairman of GMO, and İhsan Altun, the Secretary General of GMO.

After inauguration speeches, Prof. Dr. Mustafa İnel, Chairman of Turkish Lloyd Foundation, Ahmet Arslan, General Manager of DLH, Ahmet Paksoy, General Manager of İDO, Yaşar Duran Aytaş, General Manager of Shipbuilding and Shipyards, Hasan Naiboğlu, Undersecretary of Marine Affairs, and Binali Yıldırım, Minister of Transport, delivered a speech each. GMO board members, Naval Architects, sector authorities and bureaucrats, as well as Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, Dean of Naval Architecture and Ocean Engineering Faculty, İstanbul Technical University, and the faculty members of Piri Reis University Naval Architecture and Marine Engineering and Yıldız Technical University Naval Architecture and Maritime Faculty attended to the opening ceremony.

Ahmet Arslan, General Manager of DLH and Naval Architect, was selected as "The Most Successful Member of the Year" and awarded with a plaque by Transport Minister Binali Yıldırım. Ahmet Arslan made an extensive presentation about duties and responsibilities of General Directorate of DLH İnşaat, and presented the projects and activities to be undertaken. İstiklal Projecting and Implementing Group" comprised of İstanbul Technical University Naval Architecture and Ocean Engineering Department students and the students from various engineering disciplines were elected as the most successful Project Group of the year. Murat Gürhan, on behalf of the group, received the most successful student award from GMO Chairman Osman Kolay, for the first Turkish hydrogen vessel they developed with the name of Martı.

In the Week of Naval Architects, six different panels were held. In panels, contemporary and crucial issues of Naval Architecture and Marine Engineering and sectoral issues were intensively discussed. On December 5, 2010, "Yacht Production and Industrial Expectations" and "Naval Architecture and Design in Yacht Production" panels were held. On December 6, 2010, "The Role and Importance of Welding Engineering in Shipbuilding" and "Naval Architecture Education Panel" were held. Finally on December 7, 2010, "Crisis and Its Effects in Shipbuilding" and "Occupational Health and Safety Approaches" panels were held. The participants showed great interest to the panels.

### "Crisis and Its Effects in Shipbuilding" Panel

At the panel chaired by GMO Chairman Osman Kolay held on December 7, 2010, Özdemir Ataseven, Vice Chairman of GESAD

Gemi Mühendisliği Haftası'nda güncel ve kritik öneme haiz gemi mühendisliği ve sektörel kapsamındaki konuların yoğun olarak ele alındığı altı ayrı panel düzenledi. "5 Aralık 2010'da "Yat İmalatı ve Endüstriyel Beklentiler" ve "Yat İmalatında Gemi Mühendisliği ve Yat Tasarımı" panelleri, 6 Aralık 2010'da "Gemi İnşaatında Kaynak Mühendisliğinin Yeri ve Önemi" ve "Gemi Mühendisliği Eğitimi Paneli", 7 Aralık 2010'da ise "Gemi İnşaatında Kriz ve Etkileri" ile İş Sağlığı ve Güvenliği Yaklaşımları" panelleri yapıldı. Panellere katılımcılar yoğun ilgi gösterdi.

### Gemi İnşaatında Kriz ve Etkileri Paneli

7 Aralık 2010 günü GMO Başkanı Osman Kolay'ın yönetiminde gerçekleşen panelde GESAD Başkan Yardımcısı Özdemir Ataseven "Yeşil Gemi Teknolojisi" başlıklı bir konuşma yaptı. Paneldeki diğer konuşmacılar ve sunum başlıkları ise şöyle:

Gemi Mühendisi Fatih Yılmaz "Krizi Fırsata Dönüştürmek", Prof. Dr. Oral Erdoğan "Gemi Sanayinde Finansman ve Riskler", Gemi Mühendisi Özkan Göksal "İkinci Yılında Krizin Etkileri", Birol Üner "Ekonomik Kriz ve Sektör Üzerindeki Etkileri" ve Gemi Mühendisi Osman Kaya Turan "Sektörün Beklentileri".  
Konuşmacılar uzmanları oldukları konularda katılımcılara detaylı bilgi verdiler.



GESAD Başkan Yardımcısı Özdemir Ataseven'in "Yeşil Gemi Teknolojisi" konusunda yaptığı konuşma son derece önemli başlıklar içeriyordu.

### Yeşil Gemi Teknolojisi

Özdemir Ataseven konuşmasına, "Sizlere geleceğin gemileri başlığı altında Yeşil Gemi (Green Ship) teknolojisinde gemi teçhizatları ve gemi yan sanayinin rolünü anlatmaya çalışacağım" diyerek başladı. Son yıllarda büyük ölçüde etkisini göstermeye başlayan küresel çevre kirliliği sorununun, gelinen noktada temelde çevre kirliliğine bağlı "İklim Değişikliği" sorununu ortaya çıkardığını vurgulayan Özdemir Ataseven, "Yerkürede oluşan mevsim değişikliğinin, dünyamız geleceği için en büyük tehlike olduğu artık bilim adamları tarafından tartışmasız kabul edilmektedir" dedi. Ataseven şunları söyledi: "Çalışmalar, çevre kirliliğinin temeli denizlere dayalı, görülebilir etkilerinin araştırılması ve hızla tedbirler alınması gerektiğini bildirmektedir. İklim değişikliğinin kuraklık, seller, olağanüstü hava koşulları ve okyanuslardaki buzların erimesine neden olacak yerküreyi tehdit edecek boyutlara gelebileceği riski, birçok uluslararası çevreci konferanslarda okyanuslar ve açık denizlerdeki tehditleri dile getirmektedir".

made a speech titled "Green Ship Technology". Other speakers and topics of the panels included: Marine Engineer Fatih Yılmaz Turning Crisis into Opportunity", Prof. Dr. Oral Erdoğan "Financing and Risks in Ship Industry", Marine Engineer Özkan Göksal "Effects of the Crisis in its Second Year", Birol Üner "Economic Crisis and Its Effects on the Sector" and Naval Architecture Osman Kaya Turan "The Sector's Expectations". The speakers provided detailed information for the participants on subjects they are specialized on. The "Green Ship Technology" speech of Özdemir Ataseven, Vice Chairman of GESAD, included crucial headings.

### Green Ship Technology

Özdemir Ataseven started his speech by saying "Under the heading of future's vessels, I will explain the role of marine equipment and marine supply industry in Green Ship Technology". Özdemir Ataseven emphasized that global environmental pollution

problem, which has been dominantly influential in recent years, brought up the "Climate Change" issue, which is basically related with environmental pollution. "It is undoubtedly accepted by scientists that climate change on the Earth poses great risk for the future of our world. The studies report that visible effects of environmental pollution based on the seas should be researched and relevant precautions should be taken rapidly. In many international environmentalist conferences, it is told that climate change may risk the Earth by means of drought, floods, unnatural weather conditions and melting of the ice in oceans, and threats in oceans and open seas".

GESAD Vice Chairman Ataseven said that in his message sent to the "Leader Ship 2015" conference held in Spain, European Marine Equipment Council (EMEC) President Van Gulpen underlined the fact that Europe should allocate more budgets for climate change projects within the scope of environmental research. Then he shared with the participants what Kongsberg Maritime Deputy Chairman Lars Gorvell-Dahl during his opening speech at the Marine Technology Forum held by European Marine Equipment Council on October 27, 2010.



## SHIP INDUSTRY

GESAD Başkan Yardımcısı Ataseven, Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu (EMEC) Başkanı Van Gulpen'in İspanya'da düzenlenen "Leader Ship 2015" konferansına gönderdiği mesajında; çevre araştırma projelerinde Avrupa'nın, iklim değişikliği projelerine daha büyük bütçeler ayırması gereğinin altını çizdiğini belirtti ve çevre konusunda Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu'nun 27 Ekim 2010 tarihinde düzenlediği Deniz Teknolojisi Forumu'nda Kongsberg Maritime As Başkan Yardımcısı Lars Gorrvell-Dahl'ın yaptığı açılış konuşmasında söylediklerini katılımcılarla paylaştı. Özdemir Ataseven'in Lars Gorrvell-Dahl'ın konuşmasından aldığı bölüm şöyle: "Bugün, bilim ve teknoloji alanında hızlı ilerlemeler mevcuttur. Bunlar toplumu değiştirmekle kalmıyor; insanlar, teknoloji ve çevre arasındaki ilişkileri (ki bu durumda denizler ve okyanuslar söz konusu) yeniden şekillendiriyor ve kamuoyunun dikkatini yeni mücadeleler üzerine çekiyor.

Çevresel mücadele, ortaya çıkan bir fırsat ve çevreye duyarlı inovasyon gemi inşa gündeminin kendisidir ve bu gündemi de ileriye götürecektir". "Aslında dikkat çeken esas, bizleri ileriye götürecektir bu çevresel tehdidin, önümüzdeki yıllarda araştırmaya, geliştirme ve uygulanabilirliğin lokomotif olacağıdır" diyen Ataseven, denizcilik sektörünün yenilikçi, teknolojik araştırma geliştirme çalışmalarının lokomotif olduğunu kaydetti. Ataseven şöyle devam etti: "Bu çerçevede etkin konumdaki deniz teçhizatının büyük rolü öne çıkmaktadır. Deniz teçhizatı; gemi inşa, gemi dönüşümü ve bakımı ve denizcilik yapıları için üretilen tüm ürünler ile hizmetleri kapsamaktadır. Ayrıca mühendislik, kurulum, işletmeye alma, gemi bakım ve onarım alanlarındaki teknik hizmetleri de içermektedir. Sektör gemi inşa sürecinde büyük bir rol oynamaktadır. Tedarikçiler, etkinlikleri aracılığıyla, deniz taşımacılığının sürdürülebilirliği ve çevresel verimliliğini arttırmaya katkıda bulunmaktadır. Bir deniz taşıtının çevresel verimliliğindeki gelişmeler, yenilenmiş gemilerin veya daha önemlisi yeni inşaların üzerinde çeşitli teknik çözümlerin uygulanması yoluyla yapılabilir. Bunlara yüksek verimli sevk sistemleri ve motorlar, deniz taşıtı yönetiminde yeniliklere entegre edilecek seyir sistemleri ile azot ve sülfür oksitlerin (NOx, SOx) azaltımı için gaz temizleyiciler gibi egzoz gazları dahildir. Bu nedenle, deniz teçhizatı endüstrisi, taşıma politikası hedeflerinin hepsini paylaşmakla ve dışsalıkların aşamalı olarak azaltılması yoluyla, deniz taşımacılığının sürdürülebilirliğini korumak için etkin konuma sahiptir. Belirlenen portrede ilk olarak Avrupa Teknoloji Platformu Waterborne'nun araştırma stratejisi içinde Green Ship projeleri yer almıştır".

### Deniz teknolojisi gelişimi çalışmalarında Türkiye nerede?

GREEN SHIP Projesi'nin deniz taşımacılığında sıfır emisyonu hedefleyen, tüm denizcilik sektöründe tanınan bir EMEC (Avrupa

Özdemir Ataseven quoted from Lars Gorrvell-Dahl's speech: "Today there is a rapid progress in science and technology. These not only change the society but also reshape the relations among human beings, technology and environment (which refers to the seas and oceans in this case), and such progress draws the public attention onto new struggles. Environmental combat is an opportunity and the environment-friendly innovation is the shipbuilding agenda itself, and this, in turn, will take the agenda ahead".



"In fact, what draws attention is the fact that this environmental threat which will take us ahead will be the research, development and viability locomotive in the upcoming years" said Ataseven. He pointed out that maritime sector will lead innovative, technological research and development studies as well. "In this framework, the great role played by influential marine "equipment comes to the fore

front. Marine equipment covers all products and services produced for shipbuilding, ship conversion and maintenance and marine structures. Also it includes technical services in the area of engineering, assembly, operating, ship maintenance and repair. The sector plays an important role in the process of shipbuilding. Suppliers, by means of their activities, contribute to increasing sustainability and efficiency of marine transportation. Improvements in environmental efficiency of a sea vehicle can be achieved by means of implementing various technical solutions on renewed ships or more importantly new built. These contain high-yielding propulsion systems and motors, navigation systems to be integrated to innovations in sea vehicle management, and exhaust gases such as gas cleaners for reducing Nitrogen and Sulphur Oxides (NOx, SOx). Therefore; marine equipment industry is in an effective position for maintaining sustainability of marine transportation by means of sharing all of the transportation policy targets and gradual reduction of externalities. In the determined picture, first the Green Ship projects has taken their place within Europe Technology Platform Waterborne research strategy" said Ataseven.

### The position of Turkey in marine technology development efforts

Vice Chairman of GESAD underlined that GREEN SHIP Project emerged as an EMEC (European Marine Equipment Council) project targeting zero emission in sea transportation and known throughout the whole maritime sector. "Maritime sector from the Far East to Europe identifies the "GREEN SHIP" technology with 'Ships of the Future'" said Ataseven.



Gemi Teçhizatları Birliği) projesi olarak geliştiğini vurgulayan GESAD Başkan Yardımcısı, "Uzakdoğu'dan Avrupa'ya denizcilik sektörü, "GREEN SHIP" teknolojisini 'Geleceğin Gemileri' ile eşdeğer tanımlamaktadır" şeklinde konuştu.

"Şimdi bu kadar önemli sürdürülebilir deniz teknolojisi gelişimleri çalışmalarında Türkiye nerededir?" diye soran Ataseven, "Bu konuyu araştırma ve uygulanabilir hale getirmek ülkemiz gemi sanayi açısından zaruri hale gelmiştir" dedi. Özdemir Ataseven konuşmasını şöyle sürdürdü: "Mevcut teknoloji bugünün gemilerine entegre edilecekse, yüzde 15-20 oranında daha temiz ve yeşil olmak zorunda olduğu, yeni araştırılan ve geliştirilen teknolojilerle yüzde 33'ün üzerinde çevre dostu olunabileceği, zaman içinde sıfır emisyonlu gemilere ulaşılacağı araştırmacılar tarafından da çeşitli forumlarda konuşulmaktadır. AB 7. Çerçeve Ar-Ge projelerinde yer alan "CASMARE" projesinde olduğu gibi, ülkemizde de hızla, sürdürülebilir deniz araştırmaları ve daha ileri düzeyde gelişmelere yönelik bir Koordinasyon Eylem Planı Projesi başlatılmalıdır! Böylece sektörün gelişmelere ayak uydurabilmesi için tüm paydaşlar arasında programlara ve endüstri faaliyetlerine katılım sağlayacak bir çalışma yürütülmelidir. Böyle bir çalışmaya Gemi Mühendisleri Odası'nın yürütmekte olduğu 'Yerlileştirme Komisyonu' ile GESAD AB Proje çalışmaları ve sektörel diğer grup çalışmalarından doğrudan katkılar sağlanabilir". Ülkemiz gemi sanayinde gemi teçhizatlarının yüzde 70'e varan kısmının dışarıdan ithal edildiğini belirten Ataseven, bilişim teknolojisinin baş döndürücü hızla gelişmesiyle birlikte dünya ekonomisinde etkin güç eksenlerinin de değiştiğini söyledi. Ataseven, "Modern teknolojiye yeniliklere ulaşmaktan öte yenilik çalışmalarında ortak paydaş sayıları artmaktadır. Bu küme içinde milli sanayimizi, teknoloji çağında ileri ülkeler seviyesine çıkarmalıyız" şeklinde konuştu.

Yeşil Gemi teknolojisine girebilmemiz ve söz sahibi olabilmemiz için IMO standartlarına uygun gemi teçhizatı üretimine geçmemiz gerektiğini vurgulayan Özdemir Ataseven, "Bu noktada sizlerin önemli bir konuya dikkatinizi çekmek istiyorum" diyerek sözlerine şöyle devam etti: "Türkiye, gemi sanayini merdiven altından kurtaramazsa, ülkemiz gemi sanayinin gelişmesine ve daha önemlisi dünyada yaşanan gelişmelere nasıl katkı sağlayabilecektir? İhtisas ve organizasyon sağlanamazsa, nerede olduğumuzu ve neler yaptığımızı nasıl tespit edebiliriz? Sanayi Bakanlığımızın, Denizcilik Müsteşarlığımızın ve sektörel toplum örgütlerimizin yıllardır tüm çaba ve çalışmalarına rağmen, gemi teçhizat sanayi veri tabanı tespit edilememektedir".

Ataseven sözlerini şöyle noktaladı: "Değerli arkadaşlar denizler gemiler için, gemiler tersaneler için, tersaneler sanayiler için fırsattır. Sanayiler insanlar, ülkeler için, istihdam ve katma değer için, refah için gereklidir"...

"So, where is Turkey in such important sustainable marine technology development efforts?" asked Ataseven and continued; "It is obligatory that Turkish ship industry make this issue available for research and implementation. If available technology is to be integrated to today's ships, it is supposed to be 15-20 % cleaner and greener, more than 33 % environment-friendliness can be attained as a result of newly studied and developed technologies, and zero emission ships can be produced in time. This is worded by many researchers in forums. As in the "CASMARE" project among EU 7th Framework R&D projects, in Turkey also a Coordination Action Plan Project should be immediately launched for sustainable marine research and advanced developments! In this way, an initiative should be undertaken which will ensure participation in programs and industrial activities among all stakeholders so that the sector can catch the developments. For such an initiative, direct contributions can be obtained from 'Domestication Commission' implemented by Chamber of Marine Engineers and GESAD EU Project activities as well as other Sectoral group works".

Saying that 70 percent of Turkish ship industry imports 70% of our marine equipment, Ataseven told that power axis of the world economy have changed as a result of incredibly rapid development in information technologies. "In modern technology, the number of common stakeholders increases rather than reaching innovation. In this case, we should elevate our national industry to the level of developed countries in the technology age" said Ataseven.

Özdemir Ataseven emphasized the necessity of starting producing marine equipment at IMO standards in order to access green ship technology and have a say in that area. He continued his speech by saying "I would like to attract your attention to an important issue. If Turkey cannot manage to improve its naval industry, how can it contribute to the development of naval industry and more importantly to the progress experienced in the rest of the world? If specialization and organization cannot be achieved, how can we determined our position and what we have achieved? Despite years of efforts of our Ministry of Industry, Undersecretariat of Maritime Affairs and sector organizations, the marine equipment industry database could not be identified."

Ataseven concluded his speech by saying; "My dear friends, seas are an opportunity for ships, the ships are an opportunity for shipyards and the shipyards are an opportunity for industries. Industries are necessary for people, countries, employment and added value"...

## SHIP INDUSTRY

**Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi Çalışmaları**

İki yılı aşkın bir süredir Yalova-Çiftlikköy ilçesinde kuruluş çalışmaları yürütülen Gemi İhtisas Organize Bölgesi'nde (GİOSB) çalışmalar son aşamaya geldi. 16 Eylül 2010 tarihinde Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) tamamlanarak, Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından verilen "ÇED Olumlu Belgesi" alındı. Bu çalışma OSB kuruluşları için getirilmiş olan ÇED zorunluluğunun, kuruluş aşamasında uygulanan ilk örneği oldu. GİOSB için yapılmış olan ÇED çalışmaları, katılımcı kamu kurumlarının oybirliği ile karar aldıkları önemli, detaylı ve örnek bir çalışma şeklinde gerçekleşti. Böylece yasa ve yönetmelikler gereği Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından OSB'nin onaylanması için son aşamaya gelinmiş oldu. GİOSB, ülkemiz gemi sanayisini uluslararası alanda rekabet edebilir üretim koşulları seviyesine ulaştıracak bir yapıya sahip olacak.

**Yalova 2010 yılı vergi rekortmenleri ödül töreni**

Yalova Ticaret ve Sanayi Odası (YTISO) tarafından "Yılın vergi rekortmenleri" ödül töreni düzenlendi. Ödül törenine GESAD Başkanı Ziya Gökalp, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu, Yalova Valisi Dursun Ali Şahin, Belediye Başkanı Yakup Koçal, değişik il sanayi ve ticaret odaları başkanları ile kalabalık bir misafir topluluğu katıldı. Yılın vergi rekortmenleri ödül töreninde, Kurumlar Vergisi Ödülü, İhracat Ödülü ve İnovasyon Ödülleri sahiplerini buldu. Tören sonrası TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu ve YTISO Başkanı Celal Özel ile GESAD Başkanı Ziya Gökalp bir görüşme yaptılar. Görüşmede Yalova/Çiftlikköy ilçesinde kuruluş çalışmaları yapılmakta olan Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi konusu değerlendirildi. Görüşme sonunda Rifat Hisarcıkloğlu, ülkemiz açısından büyük önem taşıyan projenin gerçekleşmesi için ilgili kurum ve kuruluşların üzerlerine düşen görevi yapmalarının önemli olduğunu belirtti.

**Ship Specialized Organized Industry Zone Works**

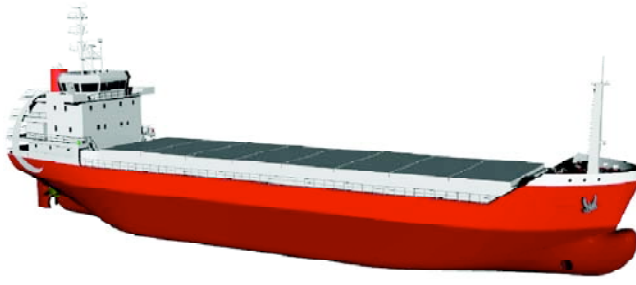
The foundation works, which have been ongoing in the town of Yalova-Çiftlikköy for more than two years in the Ship Specialized Organized Industry Zone (GİOSB), is now at its final phase. On September 16, 2010 Environmental Impact Assessment (EIA) was completed and "EIA Approval Certificate" was issued by the Ministry of Environment and Forestry. This project has become the first example that was applied at the foundation phase in order to fulfill the EIA requirement which had been brought for OSB (Organized Industry Zone) organizations. The EIA works for GİOSB have taken the form of a significant, detailed case study where the participating public institutions took unanimous decision. Thus, according to the laws and regulations, the Ministry of Industry and Commerce has reached the final stage for the approval of OSB. GİOSB will have a structure that will enable our country's ship industry to reach the level of internationally competitive production conditions.

**2010 Yalova tax champions award ceremony**

The award ceremony for "The Tax Champions of the Year" was held by Yalova Chamber of Commerce and Industry (YTISO). Ziya Gökalp, the Chairman of GESAD, Rifat Hisarcıkloğlu, the Chairman of TOBB, Dursun Ali Sahin, Yalova Governor, Yakup Koçal, the Mayor, and the heads of various provincial chambers of commerce and industry, and a crowded group of guests attended to the award ceremony. In the tax champions of the year award ceremony, the Corporate Tax Award, Export Award and the Innovation Awards were granted to the winners. After the ceremony, Rifat Hisarcıkloğlu, the Chairman of TOBB, Celal Özel, the President of YTISO, and Ziya Gökalp, the Chairman of GESAD held a meeting together. During the meeting, the issue of foundation works of Ship Specialized Organized Industry Zone at Yalova/ Çiftlikköy district was discussed. "In order to realize this project, which is of great importance for our country, it is important for the relevant institutions and organizations carry out their tasks," noted Rifat Hisarcıkloğlu at the end of the meeting.

### Türk Koster Filosu'nu yenileme çalışmaları

Türk Koster Filosu'nu yenileme projesi çalışmaları çerçevesinde 13 Ocak 2011 günü Ulaştırma Bakanlığı'nda bir toplantı düzenlendi. Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Dr. Suat Hayri Aka'nın yönettiği toplantıya, GESAD Başkanı Ziya Gökalp, Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürü Mehdi Gönülalçak, Türk Loydu, Deniz Ticaret Odası ile diğer sektör temsilcileri ve finans uzmanlarının yanı sıra gemi sanayisi alanında Mayıs 2010'da başlatılan işbirliği çerçevesinde Hollanda gemi sanayi sektör temsilcileri katıldılar. Toplantıda teknik ve finansal boyutları ile Türk Koster Filosu'nun yenileme projesinde gelinen konum değerlendirildi.

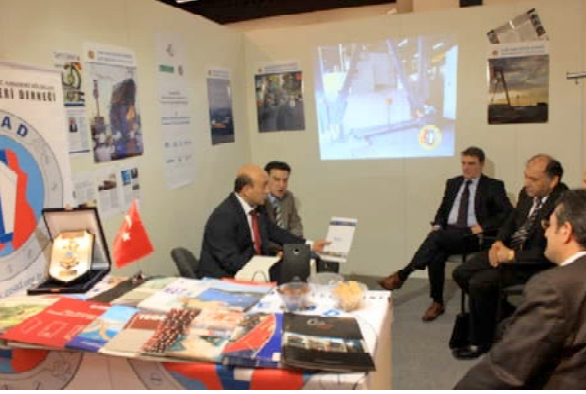


### Renovation works of the Turkish Coaster Fleet

Within the framework of Turkish Coaster Fleet renovation project, a meeting was held at the Turkish Ministry of Transport on January 13, 2011. Ziya Gokalp, the Chairman of GESAD, Mehdi Gönülalçak, the General Manager of Shipping, the Undersecretariat of Maritime Affairs, the Turkish Lloyd, the Chamber of Shipping and other industry representatives and financial experts, and also within the scope of cooperation in the field of ship industry launched in May 2010, the Netherlands ship industry representatives participated in the meeting directed by Dr. Suat Hayri

Aka, Deputy Undersecretary of the Ministry of Transport. In the meeting, as well as the technical and financial aspects, the progress of the Turkish Fleet renovation project was evaluated.

### GESAD SMM Hamburg Fuarı'na katıldı



Dünyanın en büyük gemi ve deniz teknolojisi fuarlarından olan 23. SMM Fuarı, 07-10 Eylül 2010 tarihleri arasında Hamburg'da yapıldı. GESAD'ın da stant açtığı ve dört gün süren fuara Türkiye'den tersane ağırlıklı ve gemi teçhizatı sanayi olarak üretim yapan toplam 35 Türk firması ve sektörel kuruluş katıldı. Berlin'de gemi inşaatı mühendisliği öğrenimi yapan Ziya Dinçer'in stant görevlisi olarak katıldığı GESAD standını; Hamburg Türkiye Cumhuriyeti Konsoloslugu Ticaret Ataşemizi Şevket İlgaç, Almanya ve ABD'de kruvazör gemilerin mühendislik hizmetlerini yürüten Cevdet Düz, değişik ülkelerden sektörle ilgili kuruluşların yetkilileri ve temsilcileri ziyaret etti. Karşılıklı bilgi alışverişlerinin yapıldığı görüşmelerde ziyaretçilere GESAD'a üye firmaların tanıtım broşürleri verilerek, firmalar hakkında bilgilendirmeler yapıldı.

### GESAD at the SMM Hamburg Fair



Soldan sağa (From left to right): Mustafa Ünar, Cevdet Düz, T.C. Hamburg Ticaret Ataşesi Şevket İlgaç, Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan

The 23rd SMM Fair, one of the world's largest ship and marine technology fairs, was held in Hamburg between September 7 and 10, 2010. 35 Turkish companies operating mainly in shipyard and marine equipment industry production and sector organizations from Turkey attended to the four-day fair where GESAD opened a pavilion. Ziya Dinçer, studying shipbuilding engineering in Berlin, participated as a pavilion assistant at the GESAD pavilion which was visited by Şevket İlgaç, Commercial Attaché of Turkey in Hamburg, Cevdet Düz, who is carrying out engineering services of cruiser ships in Germany and the US, and the officials and representatives of sector organizations from different countries. During the meetings, mutual exchange of information took place and brochures of the GESAD's member companies were handed out to the visitors.



## SHIP INDUSTRY

**GESAD EMEC toplantılarına katıldı**

Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu (EMEC) ikinci Yeşil Teknoloji Etkinliğini, 30 Kasım 2010 tarihinde Atomium'da düzenlendi. Etkinlikteki ilk konuşma, Çevreden Sorumlu Avrupa Komisyon Üyesi Bay Janez Potocnik tarafından yapıldı. Ardından, EMEC Başkanı Bay Pim Van Gulpen, deniz teçhizatı sektörü tarafından güvenli ve çevre dostu bir dünya sağlamak için katkıda bulunacak 10 yeşil ilke hakkında bir konuşma yaptı. Son olarak da, EMEC ÇG İklim Değişikliği ve Çevre Başkanı Bay Ernst-Christoph Krackhardt tarafından Yeşil Teknoloji ile ilgili bir sunum gerçekleştirildi. GESAD'da davet edilen ulusal dernekler arasındaydı ve GESAD'ı temsilen Başkan Sayın Ziya Gökalp ile GESAD Danışmanı Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan da toplantıya katıldılar. İlerleyen sayfalarda toplantı gündeminden notlar sunulmuştur.

**EMEC'in 10 yeşil ilkesi**

1. Gemiciliğin çevre üzerindeki etkilerini asgariye indirerek, deniz taşımacılığının sürdürülebilir gelişimini teşvik etmek./ 2. Hepsine adil erişimi sağlarken toplumun ihtiyaçlarını karşılayarak deniz ve okyanusların sürdürülebilir bir kullanımını savunmak./ 3. Mevcut tüm 'yeşil teknoloji'nin, daha güvenli ve daha temiz bir çevreye katkıda bulunma kapasitesi ile yayılmasını kolaylaştırmak/ 4. 'Yeşil teknoloji'nin daha ileriye gitmesini sağlamak amacıyla araştırma, geliştirme ve yeniliklere yapılan yatırımları desteklemek/ 5. Standartları ve çevrenin korunmasını sağlayarak yasal önlemlerin tanınmada politika yapımcılarla işbirliği içinde olmak/ 6. Şirket sosyal sorumluluk programları da dahil olmak üzere, daha güvenli, daha yeşil ve yenilikçi üretim prosesleri uygulamak/ 7. Endüstrinin çevre standartlarını karşılayan çabalarını ödüllendiren politikaları savunmak/ 8. Fikri mülkiyet haklarını koruyarak ve uygulamaya koyarak, yenilik yapanları ve mucitleri ödüllendirmek/ 9. Yeşil teknolojilerin yararlı rolü hakkında farkındalık yaratmak için sivil toplum kuruluşları ile açık bir diyaloga girmek/ 10. İlkeleri uygulama konusunda taahhütte bulunmak ve "çevre bilincine sahip gemicilik" fikrini sürdürmek.

**EMEC Genel Kurulu Gündeminden**

Genel Kurul, 1 Aralık 2010 tarihinde, tüm üye derneklerin temsilcilerinin katılımıyla EMEC merkezinde yapıldı. Genel Kurul Gündemi'nin ana konuları, son Genel Kurul'un (25.05.2010 tarihinde İstanbul'da GESAD'ın ev sahipliğini yaptığı toplantı) tutanaklarının onaylanması ve alınan kararların gözden geçirilmesi; EMEC temsilcilerinin IMO Genel Sekreteri ile üst düzey toplantısı; deniz teçhizatı ile ilgili en son istatistikler - yıllık veri (EMEC üyeleri tarafından sağlanmıştır; 2010 etkinlikleri (Etkin KLASLAMA Çalışma Grubu, İklim Değişikliği ve Çevre, Uluslararası Fuarlar, Fikri Mülkiyet Hakları, araştırma-yenilik-geliştirme EMECrid raporları); Politika Geliştirmeleri; İklim değişikliği - Safha 1 ve Safha 2 ile ilgili OECD sunumu; yenilikler ve FP8/ Büyük Zorluklar ile ilgili etkinlikler; 2011 yılında EMEC Politika öncelikleri; 2011 Etkinlikler Takvimi; Yayınlar: EMEC 2010 Yıllık Raporu, EMEC Yeşil Gemi Teknoloji Kitabı 3. Baskı ve Ekleri; EMEC'in 20. Yıldönümü etkinlikleri.

**GESAD's participation in the meetings of EMEC**

European Marine Equipment Council (EMEC) organized its second Green Technology Event at the Atomium on the 30th of November 2010. The first speech of the event was given by the European Commissioner for Environment, Mr. Janez Potocnik. Then, Mr. Pim Van Gulpen, Chairman of EMEC, gave a speech on EMEC's 10 Green Principles that would contribute to provide a safe and environment friendly world by marine equipment sector. Finally, the presentation on Green Technology was performed by the Chairman of EMEC WG Climate Change and Environment Mr. Ernst-Christoph Krackhardt. GESAD was among the invited national associations and represented by Mr. Ziya Gökalp, the Chairman and Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan, advisor of GESAD. Some meeting notes are offered to our readers in the following pages.

**EMEC's 10 Green Principles**

1. Promote sustainable development of maritime transport, minimising shipping's impact on the environment./ 2. Advocate a sustainable use of the oceans and seas, meeting the society's needs whilst guaranteeing fair access to all / 3. Facilitate the deployment of all existing 'green technology' with the capacity of contributing to a safer and cleaner environment / 4. Support investment in research, development and innovation with the aim of further advancements of 'green technologies' / 5. Cooperate with policy makers in the definition of legislative measures providing for standards on environmental protection / 6. Implement safer, greener and innovative production processes, including Corporate social responsibility schemes. / 7. Advocate for policies that reward industry's efforts to meet environmental standards / 8. Reward innovators and inventors by effectively safeguarding and enforcing their intellectual property rights. / 9. Engage in an open dialogue with civil society and NGOs to create awareness on the beneficial role of green technologies. / 10. Commit to implement the principles and keep on the horizon the idea of 'environmentally conscious shipping'.

**Notes From EMEC's General Assembly**

General Assembly is held in the EMEC head office where representatives of all member associations convened on the 1st of December 2010. The main topics of the General Assembly are approval of the last General Assembly (hosted by GESAD, Istanbul, 25.05.2010) with the minutes and review of actions, high level meeting of EMEC representatives with IMO Secretary General, latest statistics on marine equipment - annual data provided by EMEC members, the activities in 2010 (reports of Working Groups Efficient Class, Climate Change and Environment, International Exhibitions, Intellectual Property Rights, research-innovation-development EMECrid). Policy Developments, OECD paper on Climate change -Phase 1 and Phase 2, activities on innovation and FP8/Grand challenges, EMEC Policy Priorities in 2011, Calendar of Events 2011. Publications: EMEC Annual Report 2010, EMEC Green Ship Technology Book 3rd Edition and its Appendage, activities for EMEC's 20th Anniversary.



Çevre Komiseri Janez Potočnik, Kabine Üyesi Elena Visnar Malinová ve EMEC Başkanı Pim Van Gulpen. Mr. Janez Potocnik The Commissioner for Environment, Ms. Elena Visnar Malinová Member of the Cabinet and EMEC Chairman Mr. Pim van Gulpen



## EMEC Etkin Klaslama Uluslararası İkinci Çalıştayı

EMEC, Denizcilik Endüstrisi için Bir kazan-kazan-kazan Durumu - leriye Doğru konulu 2010 Etkin Klaslama Uluslararası Çalıştayı, 21 Ekim 2010'da Brüksel'de düzenledi. Türk Loydu'ndan Sayın Akif Bülent Holosorlu tek Türk katılımcıydı. Katılımcılar arasında, endüstriden, kamu sektörü ve kurumlarından temsilciler vardı. Uluslararası çalıştayın ikincisi, EC 391/2009 Yönetmeliğinin yayınlanmasına, özellikle de, gemi inceleme ve araştırma organizasyonları için ortak kural ve standartlar hakkındaki 10. Madde'ye bir yanıtı. Yönetmelik, komisyonun önerisini takiben, AB üye ülkeler ve Avrupa Parlamentosu tarafından kararlaştırılmış, üçüncü Denizcilik Güvenlik Paketi'nin bir bölümü olarak, bir yıl önce yürürlüğe girmiştir.

### Yönetmelik iki önemli hedef belirlemiştir:

\* Klaslama kuralları ve prosedürleri ile (ve uluslararası konvansiyonların istikrarlı yorumları) sertifikaların karşılıklı tanınması için koşulların tanınımın uyumu. EMEC'e göre, önemli hedefler

şunlardır: Uyum, yasal çerçeveye netlik getirecektir. Teknolojinin mevcut durumunu yansıtan ve güvenliği destekleyen bir bakışla tanımlanmış eşdeğer kurallar, endüstrinin artan verimlilikle çalışmasını ve piyasaya yenilikçi çözümler getirilmesini sağlayacaktır.

\* Sertifikaların karşılıklı tanınması, denizcilik endüstrisinin çalışmasını daha verimli hale getirecektir. Günümüzde, her bir deniz teçhizatı birçok klaslama kurumu tarafından onaylanmaktadır. Deniz teçhizatı endüstrisine göre, sertifika verilme süreci, güvenliği tehlikeye sokmadan, faaliyetlerin artmasını aşamalı olarak azaltılarak geliştirilebilir. Yönetmelik uyarınca, karşılıklı tanınmanın en sıkı güvenlik standartları yerine getirildiği zaman gerçekleştirileceğini akıldan çıkarmamak gerekir.

Deniz teçhizatları için geçerli teknik gerekliliklerin yetersiz uyumu ve başta klaslama kuruluşları olmak üzere, "Tanınmış Kuruluş" diye anılan kurumlarca verilen sertifikaların karşılıklı tanınmasının olmaması nedeniyle, deniz teçhizatı endüstrisinin rekabet yeteneği güçlü bir şekilde engellenmektedir. Çalıştayın amaçları, Klaslama Yönetmeliği'nin 10. Maddesini anlamak, 10. Maddenin uygulanması sonucunda gerçekleştirilen ilerlemeleri görüşmek, 10. Maddenin uygulamasını geliştirmek ve hızlandırmak için gelecekte alınması gereken önlemler, klaslama kuruluşları ile deniz teçhizatı endüstrisi arasında işbirliği oluşturmak ve uluslararası düzeydeki çıkarımlarıdır. Çalıştayın sunumlarına aşağıdaki web sitesinden erişebilirsiniz: <http://www.emec-marine-equipment.org/class/?presentations>



## Second International Workshop on Efficient Classification

EMEC organized the 2010 edition of the International Workshop on Efficient Classification A win-win-win situation for the Maritime Industry - The Way Forward, held in Brussels on October, 21st 2010. Mr. Akif Bülent Holosorlu from Türk Loydu was the unique participant from Turkey. The participants were composed of the representatives from industry, public sector and institutions. The second edition of international workshop was a response to the publication of the Regulation (EC) 391/2009, specifically Article 10, on common rules and standards for ship inspection and survey organisations. The regulation has entered into force one year ago as part of the third Maritime Safety package, it has been agreed upon by the EU Member States and the European Parliament, following a proposal of the Commission.

### The Regulation sets two important goals:

\* The harmonisation of class rules and procedures (and the consistent interpretation of international conventions) and the definition of the conditions for mutual recognition of certificates. In EMEC's view, these are important objectives: harmonisation will bring clarity in the regulatory framework. Harmonised rules, defined with a view to reflecting the current state of technology and promoting safety, will allow the industry to operate with increased efficiency and to introduce innovative solutions in the market.

\* Mutual recognition of certificates will also bring more efficiency to the functioning of the maritime industry. Today, each marine equipment item is certified by several Classification Societies. In the view of the Marine Equipment Industry the certification processes could be improved, progressively eliminating the multiplication of activities, without any negative impact on safety. It should be borne in mind that, pursuant to the Regulation, mutual recognition can take place only when the strictest safety standards are met.

The marine equipment industry's competitiveness is strongly hindered by the insufficient harmonisation of technical requirements applicable to marine equipment and the lack of mutual recognition of the certificates issued by the so-called Recognised Bodies, mainly Classification Societies. The objectives of the workshop were Understanding Article 10 of the Class Regulation; Debating the Progresses made with the implementation of Article 10; Debating future steps to be taken to improve and speed up the implementation of Article 10; Fostering cooperation between class societies and the marine equipment industry; Implications at International level. (For the presentations of the Workshop please refer: <http://www.emec-marine-equipment.org/class/?presentations>)

## SHIP INDUSTRY

**Dünya gemi inşa sektörünün rotası İstanbul**

Dünya gemi inşa sektörünün en önemli fuarı olarak kabul edilen SMM Hamburg'un ortaklığıyla Goca Fuarçılık tarafından organize edilen uluslararası gemi ihtisas fuarı SMM İstanbul 2011'de 30 ülkeden yaklaşık 150 katılımcı firmanın yer alması bekleniyor. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Savunma Sanayi Müsteşarlığı ve Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın destekleri; tersaneler ve yan sanayi firmalarının katılımıyla fuar 26 -28 Ocak tarihleri arasında Lütfi Kırdar Kongre ve Sergi Sarayı'nda gerçekleştirilecek. Sektörün geleceğinin tartışılacağı fuarda "İkili Görüşmeler Platformu" ile sektörel ilişkiler ve ticaretin gelişimine de katkı sağlanacak. SMM İstanbul 2011'in ilk gününde savunma sanayi, ikinci gün yeni teknolojiler ve yeşil gemi konsepti doğrultusunda akademisyenler ve marka temsilcileri tarafından sunumlar yapılacak. Japonya Deniz Endüstri Ekipmanları Birliği (JSMEA) ve Alman Açık Deniz Sanayicileri Birliği (VSM)'nin yanı sıra, SMM İstanbul 2011'de; Fransa, İspanya, Norveç, İtalya, Portekiz, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Tayvan, Kore gibi münferit katılımların yanı sıra Danimarka, Almanya ve Japonya da ülke stantları ile yer alacak.

**The route of world's shipbuilding sector: Istanbul**

SMM Istanbul 2011, the international ship specialization fair, will be organized by Goca Fuarçılık, in association with SMM Hamburg which is recognized as the most important fair of the world's shipbuilding sector. 150 attendants from 30 countries are expected to attend to the fair. The fair will be organized at Lütfi Kırdar Congress and Exhibition Hall between 26th and 28th of January with the support of the Undersecretariat of Maritime, the Undersecretariat of Defense Industry and Ministry of Industry and Trade and with the participation of shipyards and supply industry companies. At the fair, the future of the sector will be discussed and with the "Bilateral Meetings Platform",

it is expected to contribute to the sector relations and development of trade. On the first day of SMM Istanbul 2011, the defense industry will make a presentation and on the second day, the academicians and brand representatives will make presentations with the theme of new technologies and green ship. Some of the attendants are Japanese Marine Equipment Association (JSMEA), Association of German Open Sea Industrialists (VSM), as well as individual attendances from France, Spain, Norway, Italy, Portugal, US, Taiwan, Korea, Denmark, German and Japan will also attend with country pavilions.

**"Tersaneleri yetim bırakmayın"**

Karadeniz Ereğli DTO Batı Karadeniz Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, "Türk Denizciliği"nde Batı Karadeniz Limanlarının ve Deniz İşletmecilerinin Önemi ve Denizcilik Sektöründeki Yeri" konferansında konuştu. İrfan Erdem konuşmasında, Karadeniz Ereğli'nin denizcilik sektöründeki yeri, Karadeniz Ereğli tersaneleri ve limanlarla ilgili bilgi verdi. Ayrıca eğitim konusuna da değinen Erdem, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu öğrencilerinin iş olanaklarını da değerlendirdi. Gemi inşa sektörü ve sektörde yaşanan global kriz konularına da değinen İrfan Erdem son olarak hükümete seslendi. Erdem, şöyle konuştu: "2003 yılında Başbakanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan ve Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından temelleri atılan, yan sanayisi ile birlikte 12 bin işçiye iş ve aş sağlayan Ereğli tersanelerimizin kurucuları tarafından yetim bırakılmayacağına inancım tamdır".

**"Do not leave shipyards orphaned"**

İrfan Erdem, the Chairman of DTO, Karadeniz Ereğli Western Black Sea Region, gave a speech at the conference, "The Importance of Western Black Sea Ports and Maritime Operators and Their Place in Maritime Industry". In his speech, İrfan Erdem gave information about the Black Sea Ereğli's place in the maritime industry, shipyards and ports on the Black Sea Ereğli. Erdem, who also mentioned the issue of education, evaluated the employment opportunities of Zonguldak Karaelmas University, School of Maritime Business Administration. İrfan Erdem also addressed the issues of shipbuilding sector and global crisis in the sector and lastly called out to the government. "I sincerely believe that our shipyards in Ereğli, whose foundations were laid in 2003 by Recep Tayyip Erdoğan, our Prime Minister, and Binali Yıldırım, the Minister of Transport, and providing employment and food to 12 thousand workers will not be left orphaned by their founders."

### Güven Kepçe McGregor'la anlaşma imzaladı

Dünya kepçe üreticileri arasında ikinci sırada yer alan Güven Kepçe, kepçe üretmek ve Çin Bölgesi'nde ürünlerinin pazarlanması için dünyanın sayılı vinç firmalarından McGregor'la beş yıllık distribütörlük anlaşması imzaladı. Anlaşmayla birlikte 12 adet kepçe siparişi kontratı da karşılıklı olarak imzalandı. Hyundai, SPP, STX, COSCO gibi dünyanın önde gelen tersaneleriyle işbirliği yapan Güven Kepçe, McGregor'dan sonra Mısırlı bir firma ile de distribütörlük anlaşması imzaladı. Yapılan anlaşmayla birlikte bölgedeki satış ve pazarlama faaliyetleri bu firma üzerinden gerçekleştirilecek. Birçok firmanın kendileri adına Çin'de kepçe üretmeleri konusunda teklif aldıklarını, ama firma olarak üretimlerini Türkiye'de sürdürerek ülke ekonomisine katkıda bulunmanın kendileri için onur verici olduğunu söyleyen Güven Kepçe Satış Sorumlusu Murat Demir, 2010 yılında 315 adet kepçe ürettiklerini ve bu kepeçelerin yüzde 90'ının kendi tasarımları olan Radio Remote Control Kepçe olduğunu söyledi.



### Güven Kepçe signs agreement with McGregor

Ranking 2nd among the world's grab manufacturers, Güven Grab, has signed a 5-year distributorship agreement with McGregor, one of the world's leading crane companies, to manufacture grabs and to market the products produced in China. With the agreement, a contract for the order of 12 grabs was also mutually signed by the parties. Cooperating with leading shipyards of the world, including Hyundai, SPP, STX, COSCO, the company also signed another distributorship agreement with a company from Egypt. The sales and marketing activities in the region will be realized through this company with this agreement. "We receive offers from many companies to produce grabs in China on their behalf, but as the company, it is an honor for us to continue our production in Turkey and thus to make contribution to the country's economy. In 2010, we produced 315 pcs of grabs and 90% of these grabs their own design, radio Remote Control Grab" Says Murat Demir, the Sales Manager of Güven Grab.

### Türk Loydu'nun büyük başarısı

Uluslararası alanda faaliyet yürüten ulusal klas kuruluşumuz Türk Loydu'nun, Klas Kuruluşları Uluslararası Birliği (IACS-International Association of Classification Societies) üyeliği konusundaki ilk aşamayı başarı ile sonuçlandığı bildirildi.

Konuyla ilgili olarak Türk Loydu'ndan yapılan yazılı açıklamada şu ifadeler yer verildi: "30 Eylül 2010 tarihli başvurumuz üzerine, Türk Loydu'nun gerekli ölçütleri tam olarak sağladığı tespit edilerek, "Klas Kuruluşu Statüsü" nün teyid edilmiş olduğuna ilişkin IACS Konsey Kararı (Classification Society Status Decision); IACS Sekreteryası'nın ilgi yazısı ile kuruluşumuza ulaştırılmıştır. Uluslararası alanda faaliyet yürüten ulusal klas kuruluşumuz Türk Loydu'nun, Klas Kuruluşları Uluslararası Birliği (IACS-International Association of Classification Societies) üyeliği konusundaki ilk aşamayı başarı ile sonuçlandırmış olduğunu kıvançla bilgilerinize sunarız. Türk Loydu'nun geldiği bu aşama, kuşkusuz ülkemiz ve denizcilikimiz açısından önemli bir gelişmeyi işaret etmektedir. Destek ve katkılarımızın artarak süreceğine olan inancımızı da ifade ederek ve IACS'a üyelik sürecinin bundan sonraki aşamasının da başarıyla tamamlanacağına olan inanç ve kararlılığımızı belirterek; Türk Loydu açısından bir dönüm noktası olarak da nitelenebilecek Konsey Kararı'nın ülkemiz ve kuruluşumuz için hayırlı ve uğurlu olmasını dileriz". GESAD olarak biz de ulusal klas kuruluşumuz Türk Loydu'nun başarısını yürekten kutluyoruz.



### Great success of Turkish Lloyd

It is announced that our national class organization Turkish Lloyd, operating in international arena, has achieved the first stage in membership to IACS-International Association of Classification Societies.

Turkish Lloyd made a written statement about the issue: "Upon our application on September 30, 2010, it was determined that Turkish Lloyd fully met the required criteria and the Classification Society Status Decision of the IACS related to the confirmation of the Classification Society Status was delivered to our institution with the letter of IACS Secretary. We are proud of announcing that our national class institution Turkish Lloyd, operating in international arena, has achieved the first stage in membership to IACS-International Association of Classification Societies. This progress of Turkish Lloyd is a clear indication of the development of our country and maritime. Expressing our faith in the continuity of your support and contributions and our determination and faith in successful completion of the following stages in the membership to IACS, we wish this Council Decision, which is a breakthrough for Turkish Lloyd, becomes beneficial and fortunate for our country and institution." As GESAD, we congratulate the success of our national class organization Turkish Lloyd.



**Kalkavan'dan Kılıçdaroğlu'na yanıt**

CHP Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu'nun, "Gemi ve yat sahiplerinin, inşa edenlerin KDV'leri tümüyle siliniyor" şeklindeki sözlerine, Deniz Ticaret Odası Başkanı Metin Kalkavan'dan yanıt geldi. DTO Başkanı Metin Kalkavan, CHP lideri Kemal Kılıçdaroğlu'nun sözleri üzerine bir açıklama yaparak, "Gerek tersanelerin, gerekse armatörlerin devlete borçlu oldukları, ödemedikleri ve de çıkarılacak kanunla silinmesini sağlayacak herhangi bir KDV borçları yoktur" dedi.

**Asıl devlet bize borçlu**

DTO Başkanı Kalkavan, Kılıçdaroğlu'nun yanlış bilgilendirilmesi sonucu böyle bir yanlış anlaşılmanın yaşandığına dikkat çekti. Kalkavan, açıklamasında şunları söyledi: "Sayın Kılıçdaroğlu, grup toplantısındaki konuşmasında, aynen şöyle diyor; 'Gemi ve yat sahiplerinin, inşa edenlerin, üretelenin KDV'lerini tümüyle siliyorlar, erteliyorlar demiyorum, vergi aslını alıyorlar demiyorum, tümünü siliyorlar. Birisinin çıkıp bunlara bir açıklama yapması lazım' Ben de Deniz Ticaret Odası Başkanı olarak bu açıklamayı sektörüm adına yapma gereğini duyuyorum". Gerek tersane işletenlerin, gerekse armatörlük yapan denizcilik şirketlerinin her zaman devletten KDV alacaklı olduklarını vurgulayan Kalkavan şöyle devam etti: "3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 13/a maddesinde; faaliyetleri kısmen veya tamamen deniz, hava ve demiryolu taşıma araçlarının, yüzer tesis ve araçların kiralanması veya çeşitli şekillerde işletilmesi olan mükelleflere bu amaçla yapılan deniz, hava ve demiryolu taşıma araçlarının, yüzer tesis ve araçlarının teslimlerinin, bu araçların imal ve inşası ile ilgili olarak yapılan teslim ve hizmetler ile bunların tadili, onarım ve bakımı şeklinde ortaya çıkan hizmetlerin, KDV'den istisna olduğuna hükmetmiştir. Dolayısıyla da gemi ve yat inşa edenler bunların satışlarında katma değer vergisi uygulamazlar. Tam tersine bu sektörde faaliyette bulunanlar, KDV'den istisna olarak ifa ettikleri mal ve hizmetleri gerçekleştirirken bunların girdilerini oluşturan mal ve hizmet alımlarında KDV öderler. Kendi mal ve hizmet teslimleri için KDV'yi, KDV Kanunu'ndaki istisnalar nedeniyle alamayan bu sektörde faaliyette bulunanlar, bu faaliyetlerini ifa ederken kullandıkları mal ve hizmetler için KDV ödediklerinden 3065 sayılı KDV Kanunu'nun 32. Maddesi uyarınca devletten alacaklı olurlar. Dolayısıyla da; gemi ve yat inşa edenlerin bu faaliyetleri için Devlete borçlu bulunmaları söz konusu olmayacağından, TBMM'de görüşülen Torba Kanunda gemi ve yat inşa edenlerin katma değer vergisi borçlarının silinmesi mahiyetinde olarak nitelendirilebilecek bir düzenleme bulunmamaktadır".

**Kalkavan's response to Kılıçdaroğlu**

"The VATs of ship and yacht owners, shipbuilders are being written off thoroughly". These words of Kemal Kılıçdaroğlu, General President of CHP, were replied by Metin Kalkavan, Chairman of the Chamber of Shipping. Metin Kalkavan, the Chairman of DTO, made a statement upon the words of CHP leader Kemal Kılıçdaroğlu. "Neither shipyards nor ship owners have any VAT debts due to the government that remain outstanding and that will be written off by a law to be enacted".

**As a matter of fact the government owes us**

The Chairman of DTO, Mr. Kalkavan pointed out that such a misunderstanding was experienced as a result of the misinformation of Mr. Kılıçdaroğlu. "Mr. Kılıçdaroğlu is exactly saying in his speech that; "VATs of ship and yacht owners, shipbuilders are being written off thoroughly, I am not saying that they are postponing, I am not saying that they are collecting original of tax, they are writing off totally. Someone has to come out and make an explanation to these" said Mr. Kalkavan in his statement. "And I, as Chairman of the Chamber of Shipping, need to make this explanation on behalf of my sector". Emphasising that both shipyard operators and marine companies, which conduct the operation of a shipping line, have always VAT receivables from government, Mr. Kalkavan continued as follows: "In article 13/a of the Value Added Tax Law no. 3065; it is regulated that delivery of sea, air and railway transportation vehicles, floating establishment and means made to obligants, whose activities are involved in chartering or operation of sea, air and railway transportation vehicles, floating establishment and means in various ways, partially or fully, for this purpose, and delivery and services rendered in relation to manufacturing and construction of such vehicles as well as services emerging in the form of their modification, repair and maintenance are exempted from VAT. Hence, the ship and yacht builders do not apply value added tax to their sales. On the other hand, those operating in this sector pay VAT for their purchase of goods and services, which constitute the inputs of goods and services they offered as being exempted from VAT. Since those operating in this sector, where they cannot receive VAT for their deliveries of goods and services due to exceptions set forth in the Value Added Tax Law, pay VAT for goods and services utilized to perform their activities, they become as creditor against the government as per the article 32 of VAT Law no. 3065. And therefore; as it will not be in question that ship and yacht builders are indebted to government for their activities, no arrangement, which would be described as deletion of ship and yacht builders' value added tax debts, appears in the Bag Bill discussed at TGNA".



### Gedik Kaynak'tan büyük başarı

Gedik Kaynak, "kaynak tozu"nu Türkiye'de ilk kez üreten firma oldu. Şimdiye kadar yurt dışından getirilen kaynak tozları, artık Gedik tesislerinde GeKa Flux markasıyla üretilecek. Yurt dışına bağımlılığı azaltması beklenen bu yeni yatırım, ülke ekonomisine katkı sağlarken yeni tip toz ürünlerle çeşitli malzemelerin kaynakları için uygun çözümler üretiyor.



### Türk Loydu'ndan "Tip Onay Belgesi" alan tek firma

(Milli Gemi) projesi ile üretmeye başladığı bronz vanalar, Türk Loydu Tip Onay Belgesi aldı. Gedik Döküm ve Vana böylelikle bir ilke daha imza atarak, Türkiye'de geniş ürün çeşidiyle bu onay belgesine sahip tek firma oldu. Beş yıl boyunca geçerli olacak belge, Gedik Döküm ve Vana tarafından üretilen değişik tip ve boyutlarda bronz döküm Küresel Vana, Glob Gönve Vana, Geri Döndürmez Glob Vana, Geri Döndürmez Gönve Glob Vana, Kelebek Vana, Glob Vana, Geri Döndürmez Glob Vana (Daryaka), Dişli Glob Vana, ÇekValf, Glob Vana (Daryaka), Dual Çekvalf ve Tip C ile Tip D yangın vanalarının yanı sıra paslanmaz küresel vanaları kapsıyor.

### Sefine yatırımlarına devam ediyor

Yalova'da toplam 140.000 m<sup>2</sup> alana kurulu olan Sefine Tersanesi yaklaşık 70 milyon doların üzerinde yatırım yaparak yoluna hızla devam ediyor. Sefine Tersanesi hakkında bilgi veren Sefine Tersanesi Genel Müdürü Gemi İnşa Mühendisi Oğuz Tanır, tersanenin toplam 15.500 m<sup>2</sup> kapalı alana sahip olduğunu ve dünyaca tercih edilen bir tersane olmayı hedeflediklerini belirtti. Yüksek kaliteli, bütçeli ve teknolojiye sahip ticari gemiler üretmeyi istediklerini ifade eden Tanır, Sefine Tersanesi'nin beş ortağı olduğunu ve tersanenin yüzde 50'sinin Kolin İnşaat Grubu'na ait olduğunu dile getirdi. Sefine Tersanesi'nin 2005 yılında kurulduğunu belirten Tanır, teknolojisi gelişmiş dünya tersaneleri ile işbirliği yaparak kabiliyetlerini ve pazar payını geliştirmeyi düşündüklerini aktardı. Tanır, 2006 yılında tersane alt yapı ve otomom yatırımları yapılırken, 2008 yılında NB 01 no'lu ilk geminin çelik kesimine başlandığını söyledi. 2009 yılında kuru havuz inşaatının başladığını ve dört adet arabalı, iki adet alüminyum bot anlaşmasının yapıldığı tersanede bu yıl ise ilk gemi teslimi ve kuru havuzun devreye alındığını belirten Sefine Tersanesi Genel Müdürü Oğuz Tanır, 2011'in başında da bir adet 13 bin DWT'luk geminin, iki adet de arabalı vapurun teslim edileceğini açıkladı.



### Great Success of Gedik Welding

Gedik Welding has become the first company producing "welding flux" in Turkey. The welding flux that has been importing till now will now be produced in Gedik plants under the brand GeKa Flux. Expecting to decrease foreign dependency, this new investment both provides contribution to the state economy and produces suitable solutions for welding of various materials with new types of flux products.

### Only Company with "Type Approval Certificate" from Turkish Lloyd

valves started to be produced by Gedik Döküm ve Vana with the project of MILGEM (National Ship) have received Turkish Lloyd's Type Approval Certificate. Marking another first, Gedik Döküm ve Vana has become the only company which has this certificate in Turkey with its wide range of products. This certificate will be valid for 5 years and covers bronze cast Ball Valves, Globe Angle Valves, Non-return Globe Valves, Non-return Angle Globe Valves, Butterfly Valves, Globe valves, Non-return Globe Valves (Daryaka), Union Globe Valves, Check Valves, Globe Valves (Daryaka), Dual Check Valves and Type C and Type D fire valves, as wells as stainless steel ball valves.

### Sefine continues investments

Sefine Shipyard that is established on an area of 140.000 m<sup>2</sup> in total in Yalova keeps going fast by making investment over 70 million dollars. Giving information about Sefine Shipyard, General Manager of Sefine Shipyard, Shipbuilding Engineer Oğuz Tanır stated that the shipyard had a closed area of 15.500 m<sup>2</sup> in total and they targeted to be a shipyard preferred by the world. Stating that they wanted to build commercial vessels that have high quality, budget and technology, Tanır said that Sefine Shipyard had five partners and 50 percent of the shipyard belonged to Kolin Construction Group. Expressing that Sefine Shipyard was established in 2005, Tanır stated that they were thinking of developing their capabilities and market share by making cooperation with world shipyards that have advance technologies. Tanır said that infrastructure and autonomous investments of the shipyard were made in 2006 and steel cutting of the first vessel no. NB 01 was started in 2008. Stating that the first ship delivery was made and dry dock was put into use this year in the shipyard where dry dock construction was started in 2009 and agreement of 4 ferryboats and 2 aluminium boats were made this year, General Manager of Sefine Shipyard, Shipbuilding Engineer Oğuz Tanır explained that one vessel of 13 thousand DWT and two ferryboats would be delivered in the beginning of 2011.

## SHIP INDUSTRY

**Mega yat inşasında Türkiye 3. sırada**

Mega-yat konusunda saygın dergilerden olan Boat International'ın Ocak 2011 sayısında yayımladığı eke göre, Türkiye 25 metre üzeri yat siparişlerinde dünya üçüncüsü olarak açıklandı. Bir önceki sene aynı derginin anket sıralamasında altıncı olan Türkiye, bu seneki performansı ile ciddi bir sıçrama yapmış durumda. Dergideki tabloda genel olarak 25 metreden büyük yatlar değerlendiriliyor, eğer konu sadece 'Özel Sipariş Yatlar' (Custom Built) olarak ele alınırsa Türkiye'nin ikinciliği zorlayacağı görülüyor. Aynı yazıda ilk 20 tersane arasında Proteksan- Turquoise da 16. sırada yer alıyor. 'Özel Sipariş Yat' tersaneleri sıralamasında ise Proteksan-Turquoise dünya onuncusu olarak açıklandı.

**SIRALAMA 2011:**

1. İtalya; toplam 11,399 metre, 309 proje.
2. Hollanda; toplam 3,372 metre, 66 proje.
3. Türkiye; toplam 2,845 metre, 69 proje.
4. ABD; toplam 2,568 metre, 64 proje.
5. İngiltere; toplam 1,680 metre, 51 proje.
6. Almanya; toplam 1,471 metre, 18 proje.
7. Tayvan; toplam 1,048 metre, 34 proje.
8. Çin; toplam 839 metre, 25 proje.
9. Fransa; toplam 589 metre, 15 proje.
10. Yeni Zelanda; toplam 467 metre, 11 proje.

**Denizi kirlütenler uydudan belirlenecek**

Türkiye, Avrupa Çevre Güvenliği Ajansı'nın (EMSA) tüm AB üyesi ülkelere vermiş olduğu "Clean Sea Net" hizmetine dahil oldu. Denizcilik Müsteşarlığı kirlilik yapan gemileri uydudan izlemeye aldı. Bu hizmet kapsamında tüm denizler için kirlilik yapan gemiler uydudan görüntüleri ile tespit edilerek idari para cezası uygulanacak. Ulusal mevzuatımıza göre denizi kirlüten gemilere gross tonajına göre 5 bin ile 120 bin lira arasında ceza verilebiliyor. Ayrıca kirlilik yapan gemiler Liman Devleti Kontrolleri kapsamında da tutuluyor.

**Sistem nasıl çalışıyor?**

EMSA, "Clean Sea Net" hizmeti kapsamında kiraladığı uydular vasıtasıyla uydudan görüntüleri alıyor ve bu görüntülerle kirlilik yapan gemiler belirleniyor. Belirlenen gemilerin; adı, teknik bilgileri ve rotası ile ilgili tüm bilgiler ise AIS (Automatic Identification System) sisteminden çekilerek bir kirlilik raporu oluşturuluyor ve ilgili bayrak devletine en fazla 30 dakika içinde ilgili bayrak devletine ulaştırılıyor. Kirlilik raporu ülkemize ulaştığında Sahil Güvenlik Komutanlığı yetkilileri tarafından kirlilik yerinde gözlemlenip, gerekli koşullarda numune alınıyor. Kirlilik yaptığı tespit edilen gemiler idari para cezası ile cezalandırılıyor. Ayrıca, Avrupa Birliği sularında kirlilik yapan Türk Bayraklı gemilerin ihbarları da ülkemize geliyor. "Clean Sea Net" hizmetinden gelen kirlilik raporları için pilot denemeler altı aydır devam ederken, bu süreçte bile kirlilik yaptığı tespit edilen sekiz gemide denetimler yapılarak ceza işlemi uygulandı.

**Turkey ranks 3rd in mega yacht building**

According to the Boat International, one of the recognized magazines in mega yachts field, issued in January 2011, Turkey ranks 3rd in the world in 25+ meters yacht orders. Ranking 6th in the survey of the same magazine last year, Turkey achieved a significant increase with its performance this year. In general, the yachts bigger than 25 meters are evaluated in the list and in "Custom Built" yachts, Turkey seems to be challenging the second place. At the same article, Proteksan- Turquoise shipyard ranks 16th among the top 20 shipyards and 10th among the top "Custom Built" yachts in the world.

**RANKING for 2011:**

1. Italy; total 11,399 meters, 309 projects.
2. Holland; total 3,372 meters, 66 projects.
3. Turkey; total 2,845 meters, 69 projects.
4. USA; total 2,568 meters, 64 projects.
5. England; total 1,680 meters, 51 projects.
6. Germany; total 1,471 meters, 18 projects.
7. Taiwan; total 1,048 meters, 34 projects.
8. China; total 839 meters, 25 projects.
9. France; total 589 meters, 15 projects.
10. New Zealand; total 467 meters, 11 projects.

**Those polluting the sea to be identified through satellite**

Turkey has been included in the "Clean Sea Net" service offered to all EU member countries by the European Environment Safety Agency (EMSA). The Undersecretariat of Maritime Affairs started to watch ships causing pollution through satellite. Within the scope of this service, the ships causing pollution for all seas will be identified through satellite images and an administrative fine will be imposed. A penalty varying between 5 thousand to 120 thousand Turkish Liras according to gross tonnage of ships polluting the sea would be applied as per our National legislation. Furthermore, the polluting ships are included under the scope of Port State controls.

**How the system works?**

EMSA is capturing satellite images through satellites hired within the scope of "Clean Sea Net" service and the polluting ships are identified based on such images. With all information relating to the names, technical information and routes of identified ships from AIS (Automatic Identification System), a pollution report is generated and communicated to relevant flag state within 30 minutes at most. Once the pollution report is communicated to our country, such pollution is observed in situ and samples are taken under required conditions by officials of the Coast Guard Command. And the ships identified to have caused pollution are formally charged with an administrative fine. Moreover, the notices related to Turkish Flagged ships causing pollution in the European Union waters are sent to our country. While pilot tests for pollution reports coming from "Clean Sea Net" service are being continued for six months, even in this period, a penal action has been taken against eight ships, identified to have caused pollution, after controls.



### Yazlar artık daha serin olacak

Sanayi ve gemi sektöründe kullanılan elektronik cihazların arıza bulma-onarımı konusunda 20 yıldır hizmet veren Cihan Gemi, yeni bir hizmet daha sunuyor. Bugüne kadar değişik 3 binin üzerinde Epirb cihazın satışı yapan Cihan Gemi Elektronik, bundan sonra üretimine başladığı araç tipi soğutucu ve dondurucularla mobilize soğutma hizmeti sağlayacak.

Başta yüzer deniz araçlarında kullanılan soğutucu ve dondurucular, kamplarda, karavanlarda, otomobillerde, tırlarda ve kamyonlarda büyük bir ihtiyaç karşılayacak. 13 ve 24 volt elektrikle kullanılabilen bu cihazlar, adaptör aracılığıyla da kullanılabilir.



CİHAN 12 Volt ve 24 Volt Soğutucu ve Dondurucuları kompleste, Parki ve kamplar, karavanlar, otomobiller ve tırlarda kullanılabilecek ve güçlü performansla de yazınızda olacaktır.

### Summers will be cooler

Providing services for 20 years in trouble-shooting and repair of electronic devices used in the industry and the ship sector, Cihan Gemi, is now offering a new service. Selling more than 3000 Epirb devices till now, Cihan Gemi Elektronik will now offer mobilized cooling service with vehicle-type coolers and freezers. The coolers and freezers, primarily used in floating sea vehicles, will meet an important need in camps, caravans, automobiles, trucks and lorries. These devices can be used with 13 and 24 volt electricity, as well as through adaptor.

### TCSG Güven launched to the sea

"TCSG Güven", the second one of four Coast Guard Search and Rescue Ships constructed by RMK Marine for the Coast Guard Command, was launched to sea. The launching ceremony was organized by the participation of M. Vecdi Gönül, the Minister of National Defence; Beşir Atalay, the Minister of Internal Affairs; Murad Bayar, the Defence Industry Undersecretary, Rear Admiral İzzet Artunç, the Coast Guard Commander, Rahmi M. Koç, the President of Honour of Koç Holding and the leading representatives of the maritime sector.

### TCSG Güven denize indirildi

RMK Marine'in Sahil Güvenlik Komutanlığı için inşa ettiği dört adet Sahil Güvenlik Arama Kurtarma Gemisi'nin ikincisi olan "TCSG Güven" denize indirildi. Törene Milli Savunma Bakanı M. Vecdi Gönül, İçişleri Bakanı Beşir Atalay, Savunma Sanayi Müsteşarı Murad Bayar, Sahil Güvenlik Komutanı Tümamiral İzzet Artunç, Koç Holding Şeref Başkanı Rahmi M. Koç denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri katıldı.

### Aksaklıklar güven sarsabilir

Koç Holding Şeref Başkanı Rahmi Koç, savunma sanayi projelerinde özel sektörün kendisinden beklenen performansı göstermesi gerektiğini belirterek, "Bu konuda olabilecek aksaklıklar, Savunma Sanayi Müsteşarlığı ile özel sektör işbirliği ve güvenini sarsabilir. Dolayısıyla bizlere bu konuda önemli görevler ve sorumluluklar düşüyor" diye konuştu.



### "Savunma ve güvenlik gücümüzü artırmalıyız"

Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül'de konuşmasında, Türkiye'nin gerek jeopolitik konumu, gerekse ulaştığı sosyoekonomik seviye ile savunma ve güvenlik gücünü artırarak, sürdürme mecburiyetinde olduğunu ifade etti. Yeni tip karakol botu, süratli amfibi gemisi gibi projelerle sektörde hissedilir ölçüde gelişme sağlandığını ve gelinen aşamada ihtiyaçların karşılanmasında yerlilik oranlarının yüzde 70'lere ulaştığını belirten Gönül, "Yerli imkanlarla üretilen askeri gemilerde ihracat başarısını da görüyor olmak, sektörün geldiği noktayı göstermektedir" dedi. RMK Marine'in, Milli Savunma Bakanlığı'nın Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın ihtiyacı çerçevesinde açtığı dört adet sahil güvenlik arama ve kurtarma gemisinin inşa ihalesi kapsamında inşa ettiği ikinci gemi olan "TCSG Güven", 2012 Mart ayında teslim edilecek. Proje kapsamında 9 Haziran 2010'da denize indirilen "TCSG Dost'un açık deniz testleri de başladı ve 2011'in Eylül ayında teslim edilecek. İhale kapsamındaki diğer iki gemi olan "TCSG Umud" ve "TCSG Yaşam" gemileri de 2012 yılında Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın hizmetine sunulacak.

### Problems might betray the trust

The President of Honour of Koç Holding, Rahmi Koç stated that the private sector must show the performance expected from it in the defence industry projects. "The problems that might occur in this matter might betray the cooperation and the trust between the Undersecretariat for Defence Industry and the private sector. Therefore, we have to assume important tasks and responsibilities on this subject" Koç said.

### "We have to increase our defence and security force"

Defence, Vecdi Gönül expressed in his speech that Turkey has to increase and sustain its defence and security force due to its geopolitical position and socioeconomic level reached. "We have achieved a progress at perceivable level in the sector through the projects like new type patrol boat, fast amphibious ship and at this stage, the rates of indigenoussness for the fulfilment of needs have reached up to 70 percent. Seeing export performance in military ships built with domestic resources shows the situation where the sector stands now" Gönül said. "TCSG Güven", the second ship constructed by RMK Marine under the tender for construction of four coast guard search and rescue ships opened by the Ministry of National Defence to meet the need of Coast Guard Command will be delivered in March 2012. Within the scope of project, the open sea tests of "TCSG Dost" that was launched on 9th of June 2010 have already been started and will be delivered in September 2011. Other two ships under this tender named "TCSG Umud" and "TCSG Yaşam" will also be brought to the use of Coast Guard Command in 2012.



### Mübariz İbrahimov denizle buluştu

Palmali Firması için Yalova'daki Beşiktaş Tersanesi'nde inşa edilen 139 metre uzunluğundaki petrol tankeri törenle denize indirildi. Altınova Tersaneler

Bölgesi'nde düzenlenen törene, Palmali Şirketler Grubu Başkanı Azeri iş adamı Mübariz Mansimov, Beşiktaş Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı İhsan Kalkavan, Azerbaycan'ın İstanbul Başkonsolosu Hasan Sultanoğlu ile sektör temsilcileri katıldı. Başkonsolos Sultanoğlu, Mübariz İbrahimov'un adının bir gemiye verilmesinden mutluluk duyduklarını dile getirdi. Ermeniler tarafından şehit edilen Mübariz İbrahimov'un babası Ağa Kerim İbrahimov ise, "Oğlumun ismi artık denizlerde yaşayacak. Palmali Şirketler Grubu'na ve Mübariz Mansimov'a çok teşekkür ediyorum" dedi.

Mübariz İbrahimov adlı petrol tankeri, 2009 yılında Palmali Denizcilik Grubu'nun Beşiktaş Tersanesi'ne sipariş ettiği 10 adet geminin ilki olma özelliğini taşıyor. 2011 ve 2012 yıllarında tamamlanacak 10 geminin toplam maliyetinin 200 milyon Amerikan doları bulacağı öğrenilirken, yapımı dört ayda tamamlanan 7 bin dwt ağırlığında, 139 metre uzunluğundaki petrol tankeri Mübariz İbrahimov'un maliyeti ise 16,5 milyon dolar.

### SNR 17 - nehir devriye botları teslim edildi

Avrupa Birliği finansörlüğünde İstanbul Denizcilik tarafından Romanya Sınır Polisi için Tuzla'da inşa edilen beş adet devriye botu; Tuna Nehri'nde icra edecekleri arama kurtarma, anti terör ve kaçakçılık, devriye ve nehir kirliliği kontrolü görevlerine başlamak üzere. Botlar Romanya'nın dört farklı köşesinde çalışacak. İki Ukrayna sınırında, biri Moldova sınırında, dördüncüsü Hırvatistan, sonuncusu ise Macaristan sınırında devriye gezecek. Kasım ayı itibarıyla anahtar teslim inşası ve testleri tamamlanan tekneler Romanya İç İşleri Bakanlığı Sınır Polisi'ne teslim edildi. Böylece 13 Ocak 2010 tarihinde sözleşmesi imzalanan proje, rekor denebilecek bir sürede tamamlandı. Bu botlar için tasarlanan özel köprü üstü donanımında bulunan bazı ekipmanlar şu şekilde sıralanıyor: Devriye görevlerinde kullanılacak vazgeçilmez donanım olan gece görüşlü termal kamera, teftiş ve denetleme operasyonlarında kullanılacak patlayıcı ve narkotik detektörü ve gayger sayacı (radyasyon detektörü), nehir seyirleri için özel tasarlanmış radar. Daha birçok özel donanımın bulunduğu teknelerin tanesi yaklaşık bir buçuk milyon Avro'ya mal oldu. AB Şengen Kurumu tarafından finanse edilen proje, AB'ye gerçekleştirilen başarılı bir savunma sanayi ihracatı olarak ülkemizin adını duyuruyor. Ayrıca proje anahtar teslimi olması, yani en küçük ayrıntısına kadar ülkemizde üretilmesi ve kullanıcı istasyonuna kadar teslim edilmesiyle de ön plana çıkıyor.



### Mübariz İbrahimov meets with the sea

The 139 meter long oil tanker, built at Beşiktaş Shipyard in Yalova for Palmali Company, was launched to the sea with a ceremony. Azerbaijani businessman Mr. Mübariz Mansimov, the President of Palmali Group of Companies; İhsan Kalkavan, the Chairman of Beşiktaş Group of Companies; Hasan Sultanoğlu, Azerbaijan Consul General of Istanbul, and the sector representatives were present at the ceremony organized at Altınova Shipyards Zone. The Consul General Sultanoğlu stated that they were much appreciated to see that the vessel was named after Mübariz İbrahimov. And Ağa Kerim İbrahimov, the father of Mübariz İbrahimov who had been martyred by Armenians, said "my son's

name will be carried on the seas from now on. I thank very much to Palmali Group of Companies and Mübariz Mansimov". This oil tanker named Mübariz İbrahimov is the first vessel ordered to Beşiktaş Shipyard under a contract to built 10 tankers by Palmali Maritime Group. It is learnt that the total cost of 10 tankers to be completed in 2011 and 2012 will reach to 200 million US Dollars, while the cost of the 7,000 dwt, 139 meter long oil tanker Mübariz İbrahimov, the construction of which was completed in four years, is US\$16,5 million.

### SNR 17 - River patrol boats delivered to Romania

Five patrol boats built by İstanbul Denizcilik in Tuzla for Romania Border Police under coordination of European Union sponsorship are ready for starting to their search and rescue, anti-terror and smuggling, patrol and river pollution control tasks they are to execute at Danube River. Boats will be employed in four different corners of Romania. Two of them will patrol at Ukraine border, one at Moldova border, one at Croatia border and the last of them at Hungarian border. Boats turnkey building of which were completed by November and tests of which were completed have been delivered to Romania Ministry of Internal Affairs Border Police. In that way, the project agreement of which was concluded on the date of January 13, 2010 was completed in a record period. Some equipments in special ship's bridge equipage designed for these boats are as follows: thermal camera with night vision that is indispensable equipment to be used in patrol tasks, explosive and narcotic detector and geiger counter



(radiation detector) to be used in inspection and audit operations, specially designed radar for river navigations. Each of boats that have many more special equipage have cost at about one and a half million Euros. The project that is financed by EU Schengen Institution makes name of our country heard as a successful defense industry export realized for European Union. Further, the project stands out by being turnkey, being produced in our country up to the smallest detail and delivered including user station.



José Manuel Durão Barroso: Avrupa Komisyonu Başkanı

# Avrupa Komisyonu Başkanı AB 2020 Stratejisini Açıkladı



Avrupa Komisyonu Başkanı José Manuel Durão Barroso'nun Avrupa Parlamentosu Genel Kurulu'nda yaptığı konuşma son derece önemli mesajlar içeriyordu. Avrupa'nın 2020 stratejisi ile ilgili söyledikleri ve konuşmanın dikkat çeken bölümlerini sizler için derledik.

Avrupa Konseyi öncesinde, geçen birkaç aydan bazı dersler çıkarmamız gereken ve Avrupa Birliği'nin seçmeye ihtiyacı olduğuna inandığım yolu belirtmek istiyorum. Geçen birkaç ay boyunca, sadece birkaç ay önce hayal etmesi bile güç kararlar aldık. Acil ihtiyaçlarımızı karşılamak için ekonomik yanıtlarımızı, en sevgiyle andığımız dayanışma ve sorumluluk prensiplerimize olan saygımızı koruyarak, yeniden keşfetme konusunda başarılı olduk.

## En önemli öncelik büyümedir

İş ve büyüme stratejimiz için, Avrupa 2020 stratejimizi uygulamaya başladık. Bir başka deyişle, örneğin stabilizasyon ve konsolidasyon çabalarının yanı sıra, dijital gündem aracılığıyla ekonomiye

## President of the European Commission set out EU 2020 Strategy

**José Manuel Durão Barroso**

The President of the European Commission

**The speech of José Manuel Durão Barroso, the President of the European Commission, to the General Assembly of the European Parliament contained extremely important messages. We have compiled for you the striking parts of his speech and parts related to Europe 2020 Strategy.**

Prior to the Council of Europe, I want to specify the way I believe that the European Union needs to choose and we need to take some lessons from the past few months. During the past few months, we took the decisions that were even difficult to imagine for us just a few months ago. We have been successful in re-discovering our economic responses in order to meet the emergency needs by protecting our respect to our principles of solidarity and responsibility that are most affectionately remembered.

## The most important priority is the growth

For our business and growth strategy, we have started to deliver on our Europe 2020 strategy. In other words, we are adding dynamism to the economy, for instance through the digital agenda, in addition to the stabilization and consolidation efforts. We are striving to avoid a decade of debt and build a generation of growth. In fact the potential growth of the European Union has been severely affected by the last financial crisis so the most important priority now is growth. Growth is the answer. But not any kind of growth. We need intelligent, sustainable and inclusive



dinamizm katıyoruz. On yıllık borçlardan kaçınmak ve bir büyüme jenerasyonu oluşturmaya çalışıyoruz. Aslında, Avrupa Birliği'nin potansiyel büyümesi, son mali kriz nedeniyle ciddi anlamda etkilenmiş olduğundan, şimdi en önemli öncelik büyümedir. Sorunların yanıtı büyümedir. Ama her türlü büyümede değil. İhtiyacımız olan, akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı bir büyümedir ve özellikle de, bu son sözün altını çizmek istiyorum, kapsayıcı büyüme. Çünkü toplumumuzda krizin kaynağı olmayan kişiler, bu kriz süresince en fazla bedel ödeyenler olmuştur. Bu büyümenin gerçekleştirilmesi için, mali konsolidasyona ve yapısal reforma ihtiyacımız vardır. Bu alanlarda ciddi çabalar harcanmadıkça, güvenin geri gelmeyeceği açıktır. Güven olmazsa, büyüme de olmaz. Bu nedenle de, ekonomik politika çabalarımız içinde daha ileri gitme fırsatına sahibiz.

Birçok cepheye aynı anda ilerlemeliyiz. Krizin bize öğrettiği en önemli ders bu... Aslında öncelikle, Avrupa para birliği ile yaşadığımız sorun bize, sonucun para birliğimize değil, ekonomik birliğe gitmemiz gerektiğini öğretti. Bu, önemli bir konudur. Avrupa'da bir ekonomik birlik için gerçek bir çaba harcamamız gerekmektedir. Birçok enstrümanı birleştiren bu bütünsel yaklaşımın var oluş nedeni de budur. Elbette ki, mali konsolidasyon ve yapısal reform; ama büyüme için yapısal reform. İşte bu nedenledir ki, Avrupa 2020 stratejisi, öğelerinin tam ortasına akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı bir büyümeyi yerleştirmiştir. Ancak, program bundan ibaret değildir. Program büyümeyi içermektedir, ama yapısal reform açısından, mali reformlar açısından ve Avrupa için yeni bir ekonomik yönetim açısından büyümeyi de kapsamaktadır. Dün, soru saatinde bu ekonomik yönetim konusunu tartışmak için fırsatım oldu. Şimdi size bunun detaylarını anlatmayacağım ama sadece, ekonomik yönetimi Avrupa düzeyinde güçlendirmek için bu konudaki kararlılığımızı belirteceğim.

growth and I want to underline this last point - inclusive growth, because I think it will not be fair that the most vulnerable in our societies, those who were not at the origin of this crisis, will be those that have to pay much more during this crisis. For this growth to happen we need fiscal consolidation and structural reform. It's obvious that without serious efforts in these areas confidence will not be back. Without confidence we cannot have growth so we have in fact now the opportunity to go further in our economic policy efforts. We have to advance on several fronts at once. So this is the most important lesson from this crisis. In fact, first with the problem of the European monetary union the result should not be going back on our monetary union, the result should be going further in economic union. This is the important point, we need a real effort for an economic union in Europe. And that is why there is this holistic approach combining several instruments. Of course, fiscal consolidation and structural reform, but structural reform for growth and that is why the Europe 2020 strategy places at the heart of it the elements of growth, intelligent, sustainable, inclusive growth. But this is not the whole program. The program is about growth, but also in terms of structural reforms, in terms of financial reforms and in terms of the new economic governance for Europe. Yesterday I had the occasion during the question hour to discuss this issue of the economic governance. I will not come now in detail, but I will just say our commitment to use this opportunity to reinforce the economic governance at European level.

#### Common response in international level

Tomorrow's European Council should signal to people that we have a new perspective for growth, with the Europe 2020 strategy, but I believe that agreeing the strategy, including the targets and I am happy that now it appears to have been built a consensus around the targets, including the targets of achieving a greater degree of social inclusion. I think agreeing the strategy is relatively the easier part. Where we really need to invest and work together is on the

## SHIP INDUSTRY

**Uluslararası düzeyde ortak tepki**

Yarının Avrupa Konseyi, insanlara Avrupa 2020 stratejisi ile büyüme için yeni bir bakış açısına sahip olduğumuzun sinyalini verecektir, ama hedefleri de dahil olmak üzere stratejiyi kabul etmeye inanıyorum ve sosyal kapsamı daha geniş çapta başarıya hedefi de dahil olmak üzere, hedeflere yönelik bir ortak görüşün oluştuğunun görülmesi beni mutlu etmektedir. Strateji konusunda hemfikir olmanın, diğerlerine oranla işin daha kolay bir bölümü olduğunu sanıyorum. Yatırım yapmamız ve üzerinde birlikte yıllarca çalışmamız gereken nokta bunu gerçekleştirmektir. Komisyon, Lizbon Anlaşması tarafından önerilen tüm olasılıkları kullanarak, rolünü tam olarak oynayacaktır. Bu konuyu Avrupa Parlamentosu'nda daha detaylı olarak görüşmeyi dört gözle bekliyorum. İnsanların, ayrıca, finans piyasalarının gerçekten iyileştiğini ve sözlerin tutulduğunu görmeye ihtiyaçları var. Eylemle ilgili planlarımızı desteklemek için yaz gelmeden mali denetim konusunda bir anlaşmaya varmalıyız ve önümüzdeki Komisyon'un mali piyasa mevzuatı ile ilgili önerisinin 2011 sonuna kadar kabul edilmesi hakkında Avrupa Konseyi'nden net bir işaret almamız gerekmektedir. Mali reform ile ilgili momentumu kaybetmememiz şimdi çok önemli.

Ayrıca, krizin Milenyum Gelişme Hedeflerimizle ilgili taahhütlerimizi ve iklim değişikliği hakkındaki kararlılığımızı ortadan kaldırmadığımızı göstermeliyiz. Bu Parlamento, Komisyon'a hırslı bir Avrupa yaklaşımı için tam destek vermektedir.

Avrupa, krize karşı küresel yanıtı şekillendirmede önemli bir rol oynamıştır. G20'yi ekonomik düzelmeye için küresel forum haline getirmek üzere zorlayan AB'dir. Şimdi, Toronto'daki zirvenin G20'nin taahhüdünü yerine getirme mesajını vermesine gerek görmekteyiz. Bu, hepimizin aynı güçlüklerle karşılaştığımız ya da aynı şekilde tepki vermemiz gerektiği anlamına gelmemektedir. Ancak hepimiz, bu problemlerin hiçbirinin, uluslararası düzeyde ortak bir tepki olmaksızın kendi sınırlarımız içerisinde etkin bir şekilde çözümlenemeyeceğini biliyoruz. Avrupa Konseyi'ne yazdığım mektupta, Toronto'da ele alınması gereken üç ana alanın neler olması gerektiğini açıkladım:

**Arz ve talep taraflarına ihtiyaç var**

Birincisi, mali konsolidasyon açısından çıkış stratejileri için ortak prensipler benimsenmesidir. Biz, bunu AB düzeyinde gerçekleştirdik. Ancak küresel bir yaklaşım, aynı güçlüklerle karşılaşan birçok dünya ekonomisine yardımcı olacaktır. İkinci olarak, bizim kendi içimizde desteklediğimiz şekilde, dünyanın büyümek için yeni kaynaklar geliştirmeye çalışması gerekmektedir. Tüm büyük ekonomiler, güçlü, dengeli ve sürdürülebilir büyüme hedeflerini başarabilmek için kendilerine düşeni yapmalıdır. Büyüme hedeflerini en ileriye götürmek için küresel düzeyde koordinasyon önemlidir. Üretkenliği teşvik etmek ve büyüme potansiyelini serbest bırakmak için dünya çapında arz ve talep taraflarına ihtiyacımız vardır. Küresel olarak güveni arttırmak için güçlü bir mesaj gerekmektedir. Şöyle ki, ticaretin yeni büyüme kaynaklarını teşvik etmek için gerekli öğelerden biri olabileceği ve olması gerektiğini aklımızdan çıkarmamız gerektiğini düşünmekteyim. Ayrıca, mali reform ve düzelmeye için küresel gündeme doğru ilerlemeliyiz. Reformlardan kaçan veya finans piyasasının ve içinde



delivery, year after year. The Commission will play its full role, using all the possibilities offered by the Lisbon Treaty. I am looking forward to discussing this in more detail with the European Parliament. People also need to see that financial markets are actually being repaired and that promises are kept. We need agreement on financial supervision before the summer to back up our intentions with action, and we need a clear signal from the European Council that the forthcoming Commission's proposals on financial market regulation will be adopted by the end of 2011. It is important now not to lose momentum on financial reform. We must also show that the crisis has not dimmed our commitment to the Millennium Development Goals or our determination to lead on climate change. This Parliament has given the Commission full support for an ambitious European approach. Europe played a key role in shaping the global response to the crisis. It was the EU that pushed for the G20 to become the global forum for economic recovery. Now we need the summit in Toronto to reinforce the message that the G20 remains committed. That does not mean that we all face the same challenges or must respond in the same way. But what we all know is that none of these problems can be effectively tackled at home without a collective response at the international level. I have explained in my letter to the European Council what should be the three key areas in Toronto:

**Supply and demand sides are needed**

First, to agree common principles for exit strategies in terms of fiscal consolidation. We have already done this at EU level. But a global approach would help the many economies around the world facing the same challenge. Second, the world needs to be working on developing new sources for growth, as we are advocating internally. All major economies need to do their part to achieve the agreed objectives of strong, balanced, sustainable growth. Coordination at global level is critical for optimizing growth prospects. We need both the supply and demand side, worldwide, to spur productivity and unleash the potential for growth. A strong message here would be a big boost to confidence globally. Namely I think we should keep in mind that trade can be and should be one of the elements to spur new sources of growth. We also need to drive forward the global agenda for financial reform and repair. We cannot be seen to be stepping back from reforms, nor from ensuring that the financial sector and those who work in it are playing their full part in these efforts. This is why I will continue to call for a common framework for a bank



bulunanların bu çalışmalarda üzerlerine düşeni tam anlamıyla yerine getirmelerini sağlamıyor gibi görünmemeliyiz. Bu nedenle de küresel düzeyde bir banka vergisi için ortak bir çerçeve çağrısı yapmaya devam edeceğim. Sorumsuz davranışların bu krizi tetiklediği yerlerde finans sektörünün krizi çözmeye katkıda bulunması oldukça adil olacaktır. Daha önce de belirttiğim gibi, Finansal İşlem Vergisi ve Finansal Faaliyet Vergisi üzerinde de çalışma yapmamız gerektiğine kişisel olarak inanmaktayım. Durum ciddidir ve aslında oldukça da güçtür. Ücretler kesilmektedir. İnsanlar üzerindeki, özellikle de en korumasızları üzerindeki baskı oldukça yükündür.

### Üyeler önerileri kabul etmeye hazırlar

Aslında son zamanların en zor zamanlarını yaşamaktayız. Ancak bu güçlüklerle başa çıkarak, daha iyi bir geleceğin temellerini atıyoruz. Bir krizin politik iradeyi kristalleştirdiğinde, karar verme olgusunu nasıl hızlandırdığını bir kez daha görebiliyoruz. Birkaç yıl önce ve hatta birkaç ay önce ulaşılamaz görünen çözümler şimdi artık mümkün oldu. Avrupa yapısının geçmiş bize, böyle zamanlarda, yani, genellikle kriz zamanlarında, Avrupa projesinde ilerleme gösterebildiğimizi hatırlatmaktadır. Gerçek şu ki, üye ülkeler birkaç yıl ve hatta birkaç ay önce ulaşılamaz olan önerileri şimdi kabul etmeye hazırdırlar. Elbette, oyun henüz bitmedi. Çok hassas bir zamandayız ve bu nedenle de bu Parlamento'ya, böyle bir zamanda topluluk yönteminin güçlendirilmesi için verdikleri kararlı destekleri için çok teşekkür ederim. Ayrıca, topluluk yönteminin güçlendirilmesi ve bir Avrupalı yaklaşımına her zamandan daha fazla ihtiyacımız olduğunu belirten bu Parlamentodaki en önemli politik güçlere de teşekkürlerimi sunmak isterim.

Bazen, bir problem ortaya çıktığında, yeni kurum ve yapılanmalar arayışına girmek gibi bir eğilimimiz olur. Ancak gerçek şu ki, topluluk yöntemi diğerlerinden daha çok uyarlanabilir olduğundan, zaman testinden başarıyla çıkmıştır. Avrupalıların bizden esasa odaklanmamızı istediğine inanıyorum. Kurumlar ya da süreçler hakkında daha fazla bölünmeye neden olan tartışmaları istemiyorlar. Onlar sonuç arıyorlar. Dünyanın geri kalanının da bizden istediği budur.

Aslında, Avrupalılar, piyasalar ve küresel toplulukların Avrupa'nın daha iyi koordine, daha iyi organize olmasını, daha üst düzeyde yakınsama ve uyum istediği bir zamandayız. Sahip olduğumuz kurumlar aracılığıyla bu konular üzerinde çalışmamız ve onların potansiyelini tam olarak kullanmamız gerektiğini düşünmekteyim. Bu meclis, komisyonun ana rolünü defalarca vurgulamıştır. Evet komisyon, aslında anlaşmaların kendisine yetki tanıdığı alanlarda, Avrupa'nın ekonomik hükümetidir. Tamamen Avrupa Parlamentosu'na hesap vermekle yükümlü bu komisyon, bu rolü, yetkileri dahilinde, Avrupa Konseyi ve Bakanlar Konseyi ile birlikte yürütmektedir. Net olmak gerekirse: Bu, Brüksel'in gücü eline geçirmesi anlamına gelmemektedir. Bu, güçlerin bölünmesi tartışmasında yeni bir raunt değıldir. Bugünün görevi; kendi rollerimizi tamamlayıcı, enerjik ve sorumlu bir şekilde uygulayarak Avrupa değerine değer katmaktır. Avrupa Birliği, bu görevi tamamen Topluluk yöntemi ile ve bir Avrupa tepkisini güçlendirerek uygulayacaktır. Sorumluluklarını yerine getirmesi konusunda komisyona güvenebilirsiniz. İşimizi yapıyoruz. Bu parlamentodan kararlı girdiler ve destek bekliyoruz.



levy at global level. It is only fair that the financial sector, where irresponsible behaviour triggered this crisis, makes a contribution to solving the crisis. As I have said before, I personally am convinced that we will also need to work on a Financial Transaction Tax or a Financial Activities Tax. Situation is serious and in fact extremely challenging. Wages are being cut. Unemployment remains very high. The pressure on people, especially the most vulnerable is intense.

### Members are ready to accept the proposals

Of course, the game is not over yet. We are at very sensitive times, and therefore, I thank to this Parliament very much for their support at such a time for their commitment to strengthening the Community method. In addition, I would like to offer my thanks to the most important political forces in this Parliament stating that we are in the need for the strengthening of the Community method and a European approach more than ever.

Sometimes, when a problem occurs, we have a tendency to seek for new institutions and structures. But the truth is, as the Community method is more adaptable than the others, it has become successful in the test of time. I believe that the Europeans want us to focus on the merits. They do not want discussions cause divisions regarding the institutions or processes. They are looking for results. This is what the rest of the world wants from us. In fact, we are at specific moment in time where Europeans, the markets, global community are asking Europe to be better coordinated, better organised, to achieve greater levels of convergence and coherence. This is what, I think, we need to work through the institutions that we have, and use them to their full potential. This house has repeatedly emphasized the central role of the Commission. Yes, the Commission in the areas in which the Treaties gives it the competence is indeed the economic government of Europe. The Commission, which is fully accountable to the European Parliament, exercises this role in co-operation with the European Council and the Council of Ministers, in the respect of their competences. Let me be clear: this is not about a Brussels power grab. This is not a new round in the debate over the division of powers. Today's task is to add value, European value, through the vigorous, responsible and complementary exercise of our respective roles. European Union will do it in full respect of the Community method and reinforcing a European response. You can count on the Commission to fully assume its responsibilities. We are doing our job. We count on decisive input and support from this Parliament.

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

# Gemi sanayimiz kümelenme yolunda



Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan

Küme (Cluster) [1] bir katma değer zincirinde yerleşik firmalar, bilgi üreten kurumlar, aracı kuruluşlar ve müşterilerden oluşan bir üretim ağı olarak tanımlanabilir. Kümelenme modeli bu üretim ağı içerisinde yer alan oyuncuların ürün ve hizmet üretiminde, yenilik oluşturulmasında birbirleri ile olan bağları ve bağımlılıklarına odaklanmış bir yapıdır. Devletlerin kalkınma stratejilerinde yöntem olarak kullandıkları kümelenme, sektörel verimlilik ve yenilik sağlayarak uluslararası rekabetçiliği artıran bir modeldir. Türkiye Sanayi Stratejisi Eylem Planı'nda, KOBİ'lere yönelik bölgesel kalkınma odaklı projelerin destekleneceği, diğer kurum/kuruluşlar ile işbirliği içerisinde gerçekleştirilen kümelenme projeleri ile bölgesel rekabet gücünün artırılması hedeflenmektedir. Kümelenme konusunda yerel ve

**Our ship industry is on the way of clustering**

**Prof. Dr. Ahmet Dursun ALKAN**  
Yıldız Technical University, Department of Naval Architecture and Marine Engineering

**By improving the sectors with competition power in our country, the two-year "Development of a Clustering Policy for Turkey" has been prepared to form the basis for the national clustering policy.**

**Ülkemizde rekabet gücü taşıyan sektörlerin geliştirilerek, ulusal kümelenme politikasına temel teşkil etmesi amacıyla iki yıl süreli "Ulusal Kümelenme Politikasının Geliştirilmesi Projesi" hazırlanmıştır.**







merkezi düzeyde politika çerçevesini çizecek bir yönetim modeli planlanmaktadır. Eylem planında; kümelenme stratejisi şekillendirilerek, kurum ve kuruluşlar arasındaki işbirliği ve işbölümünün esaslarını rekabet edebilirlik, yenilik ve uluslararasılaşma bileşenleri itibarıyla belirlemek üzere gerekli yönlendirme ve koordinasyon mekanizmasının kurulacağı, bu faaliyetlerde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ve Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından yürütülen projelerden yararlanılacağı belirtilmiştir.

Ülkemizde rekabet gücü taşıyan sektörlerin geliştirilerek, ulusal kümelenme politikasına temel teşkil etmesi amacıyla iki yıl süreli "Ulusal Kümelenme Politikasının Geliştirilmesi Projesi" hazırlanmıştır [2]. Dış Ticaret Müsteşarlığımız tarafından yürütülen proje AB Katılım Öncesi Mali Yardımları kapsamında desteklenmiştir. Proje Mart 2007-Mart 2009 tarihleri arasında faaliyetlerini gerçekleştirmiştir. Projede incelenen kümeler aşağıda sıralanmıştır.

1. Ankara Makine Kümesi
2. Ankara Yazılım Kümesi
3. Denizli Uşak ev Tekstili Kümesi
4. Eskişehir Bilecik Kütahya Seramik Kümesi
5. İzmir Organik Gıda Kümesi
6. Konya Otomotiv Parça ve Aksamları Kümesi
7. Manisa Elektrik Elektronik Kümesi
8. Marmara Otomotiv Kümesi
9. Mersin İşlenmiş Gıda kümesi
10. Muğla Yatçılık Kümesi

Bu çalışmalardan yatçılık ve makine konularında yapılan çalışmalara kısaca değinelim.

Cluster [1] can be defined as a production network consisting of the companies within the value-added chain, knowledge-producing institutions, intermediary organizations and customers. Clustering model is a structure focusing on the ties and dependencies of the players who are in this production network, regarding the creation of innovation in the production of goods and services. Clustering, which is used as a method by the states in their development strategies, is a model for increasing international competitiveness by ensuring sector efficiency and innovation. In Turkey's Industrial Strategy Action Plan, it is aimed to increase competitiveness by supporting the projects focusing on regional development directed towards SMEs, and clustering projects realized in cooperation with the other institutions / organizations. Regarding the issue of clustering, a governance model that will determine the framework of the policy on the local and central level is planned. In the action plan it is determined that by shaping the clustering strategy, determining the principles of the cooperation and division of labor between institutions and organizations on the basis of the components of competitiveness, innovation and internationalization, the necessary guidance and coordination mechanism will be established, and the projects carried out by the Ministry of Industry and Trade and the Undersecretariat of Foreign Trade will be benefited in these activities.

"Development of a Clustering Policy for Turkey" Project has been prepared towards improving competitive sectors of Turkey to serve as a basis for a national clustering policy. The Project has been carried out by the Undersecretariat for Foreign Trade between March 2007 - March 2009 and financed by the European Commission.





### Muğla Yatçılık Kümesi [3]

Bu projede görev yapacak çalışma grubu, bölgede hizmet veren yat tasarımcıları, tekne imalat/tamir ve bakımçıları, Muğla Üniversitesi öğretim elemanları ve özel sektör temsilcilerinden oluşmuştur (29 kişi). Küme oluşumu için üç çalıştay düzenlenmiş ve ortak değerlendirmeler sonucu hedefler, strateji ve ana başarı unsurları belirlenmiştir. Dünyaya Bodrum Guleti markasını kazandırmış olan bölgede yürütülen projenin öngörüsü, "Akdeniz yat imalatı ve deniz turizmde cazibe merkezi olmak" ve stratejisi "Üstün nitelikli müşteri ihtiyacına göre düzenlenmiş yat, yat hizmetleri ve turistik teknelerde Akdeniz'de lider olmak" ile yola çıkıldı. Bu çerçevede Bodrum başlıca gulet üreticisi olmayı sürdürecektir, fakat kâr ciddi oranlarda başka tasarımlar ile de elde edilecektir. Projede gerçekleştirilen faaliyetler şunlardır:

- Ana paydaşı küme olmak üzere denizcilik okulunun kurulması
- Tersane ve iş çevresinin geliştirilmesi
- Standartların korunması için gözetim/izleme sistemi
- Küme altyapısı için bir Master Planı'nın geliştirilmesi
- Uluslararası pazarda tanıtım ve güven kazanmak için ağ oluşturulması / genişletilmesi
- Küme Çevre Destek Merkezi'nin kurulması/sürdürülmesi
- Küme Danışma Kurulu'nun ve Küme Yönetim Ekibi'nin kurulması
- Küme Gelişim Ajansı'na dönüşmek

### Ankara Makine Kümesi [4]

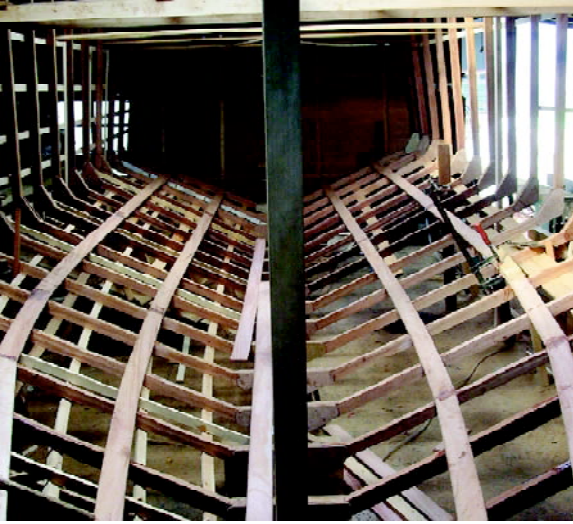
Ankara'daki "mega" makine kümesine yönelik analiz, kümelenmeye dayalı bir rekabet stratejisi benimseyen bir OSB olarak OSTİM (Ortadoğu Sanayi ve Ticaret Merkezi Organize Sanayi Bölgesi) örneği ve Çankaya Üniversitesi ile OSTİM'in ortak kümelenme girişimi (İŞİM - İş ve İnşaat Makineleri İş Kümesi) incelenmiştir. Çalışma grubu çoğunluğu imalat yapan 33 kişiden oluşmuştur.

1. Ankara Machinery Cluster
2. Ankara Software Cluster
3. Denizli Uşak Home Textiles Cluster
4. Eskişehir Bilecik Kütahya Ceramic Cluster
5. İzmir Organic Food Cluster
6. Konya Automotive Parts and Accessories Cluster
7. Manisa Electrical and Electronics Cluster
8. Marmara Automotive Cluster
9. Mersin Processed Food Cluster
10. Muğla Yachting Cluster

From these studies, let's briefly talk about the works conducted in the subjects of yachting and machinery.

### Muğla Yachting Cluster [3]

The Working Group that will work on this project is composed of the yacht designers, boat manufacturers / repairer and maintainers, the faculty of Muğla University and the representatives of the private sector (29 people). Three workshops were organized for the formation of the cluster, and as a result of common assessments, goals, strategies, and the main success factors were identified. The vision of the project carried out in the region that has introduced the brand of Bodrum Gulet to the world is "to become the center of attraction in the Mediterranean yacht production and marine tourism", and its strategy is "to become a leader in the Mediterranean in the highly qualified yachts, yacht services and tourist boats organized according to customer's needs". Within this framework, Bodrum will continue to be the primary gulet producer, but the profit will be achieved with different designs in serious proportions. The activities carried out in the project are as follows:



OSTİM OSB'nin üç iş kümesi bulunmaktadır.

1. Yenilenebilir Enerji ve Çevre Teknolojileri İş Kümesi
2. Savunma Yan Sanayi İş Kümesi
3. İş ve İnşaat Makineleri (İŞİM) İş Kümesi

Projede benimsenen Özgörü: "Güncel ileri teknolojilerle yüksek katma değerli ürünler imal ederek hızla gelişmekte olan pazarların ihtiyaçlarını karşılayan birbirine bağlantılı kümelerin oluşturduğu bir küme grubu haline gelmek".

Strateji: "İşletmelerin teknik becerilerinin ve yeteneklerinin yükseltilmesi üzerine kurulu işbirliğiyle geliştirilmiş ileri teknoloji ürünleri için ticari uygulama alanları yaratarak, kümenin rekabet gücünü geliştirmek".

Proje kısa ve uzun vadede İŞİM Kümesi'nin Ar-Ge ve yenilik kapasitesi, iç ve dış pazar, insan kaynakları, sektörel iletişim, finansman ve mevzuat düzenleme açılarından gelişim sağlayacak yol haritasını ortaya koymaktadır.

Gemi sanayi sektörü geniş bir ağ yapısı ile karadaki sektörlerle yoğun girişimleri bulunmaktadır. Gemi sanayi çok sayıda iş kümesi barındırmaktadır. Ülkeler sanayilerine rekabet kazandırmak için yüksek düzeyde Ar-Ge, yenilik ve verimliliğe sahip ürün ve teknolojiyi üretebilecek kümelenme formülünü kullanmaktadır. Ülkemiz genelinde yaygınlaşmış 148 OSB tesisimiz ve yeni kurulacak Gemi İhtisas OSB destekçi sektör paydaşları ile birlikte etkin kümelenme yapıları oluşturmada önemli bir fırsattır. Başlatılan kümelenme çalışmalarının planlı olarak geliştirilmesi ve sürekliliğinin sağlanması beklenmektedir.

#### Kaynaklar

- [1] [www.oecd.org/dataoecd/60/58/38369169.pdf](http://www.oecd.org/dataoecd/60/58/38369169.pdf)
- [2] [www.clusterturkey.com](http://www.clusterturkey.com)
- [3] [yaticilik.clusterturkey.com](http://yaticilik.clusterturkey.com)
- [4] [makine.clusterturkey.com](http://makine.clusterturkey.com)

Bazı hatırlatmalar:  
Gemi sanayi: Ship industry  
Yenilik: innovation  
Yenilikçi: innovative  
Küme: Cluster  
Özgörü: Vision

- \* The establishment of maritime school whose main stakeholder will be Cluster.
- \* The development of the shipyard and business environment
- \* Surveillance / monitoring system for the protection of standards
- \* Development of a Master Plan for the infrastructure of Cluster
- \* Network creation / expansion in order to gain promotion and confidence in the international market
- \* The establishment / sustaining of Cluster Environment Support Center
- \* The establishment of Advisory Board of the Cluster and Cluster Management Team
- \* Transforming into a Cluster Development Agency

#### Ankara Machinery Cluster [4]

The analysis oriented towards the "mega" machine cluster in Ankara have been carried out, and OSTİM (Middle East Center for Trade and Industry Organized Industry Zone), as an Organized Industry Zone (OSB), adopting a competitive strategy based on clustering, and joint clustering venture (İŞİM - Work and Construction Machineries Work Cluster) of Cankaya University and OSTİM have been examined.

The Working Group consisted of 33 people the majority of whom are engaged in manufacturing.

There are three clusters of OSTİM OSB.

1. Renewable Energy and Environmental Technologies Cluster
2. Defense Supply Industry Cluster
3. Work and Construction Machineries (İŞİM) Work Cluster

The vision adopted in the project: "To become a cluster group that is formed by interconnected clusters meeting the needs of rapidly emerging markets by producing high value-added products through the latest advanced technologies."

Strategy: "To improve the competitiveness of the cluster by creating commercial application areas for the advanced technology products that are developed with the collaboration based on the advancement of technical skills and capabilities of businesses."

The project demonstrates a road map that will enable the development in the short-and long-term R&D and innovation capacity of İŞİM Cluster, internal and external market, human resources, sectoral communication, financing and legislative regulations. Ship industry has intensive initiatives with the sectors on the land through a wide network structure. Ship industry contains a large number of work clusters. In order to bring competitiveness to their industries, countries use the clustering formula that can produce products and technology with the high level of R&D, innovation and productivity. It is an important opportunity to create effective structures of clustering together with 148 OSB facilities widespread throughout our country and supporter sector stakeholders of the Ship Specialized OSB to be established. It is expected to ensure the continuity and planned development of the clustering activities initiates.

#### Sources

- [1] [www.oecd.org/dataoecd/60/58/38369169.pdf](http://www.oecd.org/dataoecd/60/58/38369169.pdf)
- [2] [www.clusterturkey.com](http://www.clusterturkey.com)
- [3] [yaticilik.clusterturkey.com](http://yaticilik.clusterturkey.com)
- [4] [makine.clusterturkey.com](http://makine.clusterturkey.com)

Irfan Erdem: Karadeniz Ereğli Batı Karadeniz Böl. DTO Yön. Kur. Bşk.

# Gemi Sanayimiz 70'li yılların hamallarının eseridir

## Öncelikle sizin yol hikayenizi öğrenebilir miyiz?

Babam 1942'li yıllarda Ereğli Limanı inşaatında çalışmak üzere Kayseri'nin Himmetdere nahiyesinin Karakülçe Köyü'nden gelmiş. Annemler ise Rus işgalinden kaçıp Sürmene'ye yerleşmişler ve uzun süre orada kalmışlar. Büyük dedem yani annemin babası cami imamıymış. Gemiyle İstanbul'dan Zonguldak'a gelirken, gemi fırtınaya tutulmuş ve Ereğli Limanı'na sığınmış. Dedem çok beğenmiş burayı ve yerleşmeye karar vermiş. Ben 1948 doğumluyum. İlk ve orta tahsilimi Ereğli'de yaptıktan sonra Kabataş Lisesi'ne gittim. Askerden dönünce 1969'da sac ticaretine başladım. Aynı zamanda kamyon nakliyeciliği de yapıyordum ama bir

Karadeniz Ereğli Batı Karadeniz Bölgesi DTO Başkanı İrfan Erdem, hem gemi sanayinin, hem de kendisinin yol hikayesini bizimle paylaştı. Erdem, "42 yılı hep mücadeleyle geçirdik tersanecilikte ama bugün yerli üretim yüzde 75'e varıyor" diyerek, bunun Türkiye'de 25-30 kişinin hamallığını yaptığı bir sektörün başarısı olduğunu vurguladı.



## Our industry is the work of the 70s hard workers.

**Irfan Erdem:** DTO Chairman, Karadeniz Ereğli Western Black Sea Region.

**Irfan Erdem, the Chairman of DTO, Karadeniz Ereğli Western Black Sea Region, has shared both his road story and ship industry's road story with us.**

**"After 42 years of struggle in the shipyard business, domestic production has almost reached to 75 percent today," noted Erdem and stressed that this is the success of a sector which was carried on the shoulders of 25 or 30 people in Turkey.**

## Before anything else, can we learn about your road story?

In 1942s, my father had left Kayseri Himmetdere district's Karakülçe village to work in the construction of the Port of Ereğli. My mother's family had fled from the Russian invasion and settled in Sürmene and remained there for a long time. My grandfather, my mother's father, was a mosque imam. While traveling by ship from Istanbul to Zonguldak, the ship was caught in a storm and he sheltered to Ereğli Port. My grandfather liked there very much and decided to settle down. I was born in 1948. After completing my primary and secondary education in Ereğli, I went to Kabataş High School. Returning from military service, I began sheet metal trade in 1969. At the same time I was in truck transportation business; however, after a short while I completely focused on sheet trade. I used to sell 2 to 3 tons of goods to Thursday





süre sonra tamamen sac ticaretine döndüm. Perşembe pazarına her ay 2-3 bin ton mal götürüp satardım. Sonra 1972 yılında Almanya'ya gittim, orada Rum Bölgesi'nde çelik fabrikalarının yanında neler var diye inceledim. İlk gördüğüm boru fabrikaları oldu. Tabi tersaneler ve çimento fabrikaları da vardı, çünkü demir çeliğin atığı olan cürüflardan çimento yapılır. Dünyanın en kaliteli çimentosudur bu. Yurda dönünce ilk defa Ereğli'de boru fabrikası kurdum. Boru fabrikası kurduğumda Türkiye'de, Mannesmann, Borusan, Ümran Boru ve Yücel Boru olarak dört firma vardı sadece. 2002 yılında da Deniz Ticaret Odası'nı Ereğli'de kurdum, Batı Karadeniz'in sekiz yıldır başkanlığını yapıyorum. Ayrıca eğitim derneklerinin başkanıyım, üniversitede ders veriyorum. Hala ikinci üniversitemin 3. sınıfında öğrenciyim.

#### Gemi inşa sanayine nasıl girdiniz?

Çınaraltı'nda bir çekek yeri vardı. 1973'ün sonlarında İş Bankası müdürü yakın bir dostum bana "İş Bankası gemi kredisi veriyor, burada gemi yapar mısın?" dedi. Ben de "Yaparım" dedim. Böylece bin tonluk Burhan Erdem'i yaptık. O tarihte yaptığımız geminin zinciri ve çapası dahil her şeyi yurtdışındandı. İptidai şartlarda klasli gemi yaptık. Sonra üç bin tonluk Emine Erdem geldi. Kalkavanlara 12 tane gemi yaptım. Şu anda Sedef Tersanesi'nin olduğu yerdeki tersane bizimdi, ortaklığım vardı. 1982 krizinde tersaneyi satmak zorunda kaldık. Biz bu mesleğin sıkıntılarını ve hamallığını çektik. 42 yıl içinde hep mücadeleyle geçti tersanecilik. Bugün gemi sanayinin yüzde 75'ini yerli olarak üretebiliyoruz. Bu Türkiye'de 30-40 kişinin hamallığını yaptığı bir sektörün başarısıdır. Türkiye'yi idare eden, Türkiye'nin en büyük kuruluşları bu işe hiç girmediler, onlar hep batıda fabrika kurdular. Çabuk satılacak, çabuk paraya dönecek iş kollarına girdiler; tersanecilik gemi yapımı gibi işler de, 30 ya da 40 kişiyi geçmeyecek hamalın sırtına kaldı. Meslek

market every month. Then I went to Germany in 1972, and examined what else there were next to steel mills in the Greek region. The first thing I saw was the pipe mills. Of course, there were cement factories and shipyards, because cement is made of cinders, the waste of steel waste. This is the world's most high quality cement. When I returned to Turkey, I established a pipe factory in Ereğli for the first time. When I established pipe factory in Turkey, there were only four firms, namely Mannesmann, Borusan, Ümran Boru and Yücel Boru. In 2002 I established the Chamber of Shipping in Ereğli, I have been serving for eight years as the president of the Western Black Sea. In addition, I am the president of educational associations, and instructor at a university. I am still a junior in my second university.

#### How did you get into the shipbuilding industry?

There was a boat yard in Çınaraltı. At the end 1973s, the manager of İş Bank, a close friend of mine told me, "İş Bank provides ship loans, will you build ships here?" I said, "Yes, I will." Thus, we built 1000-ton Burhan Erdem. At that time, every part of the ship we built, including the ship's chain and anchor was imported. We built class ships under primitive conditions. Then 3000-ton Emine Erdem was built. I have built 12 ships for Kalkavans. The shipyard, where Sedef Shipyard is located now, used to be ours, I had a partnership. In 1982 crisis we had to sell the shipyard. We went through the troubles and hard works of this profession. There have always been struggles in the shipyard business for 42 years. Today we can produce 75 percent of the ship industry domestically. This is the success of a sector which was carried on the shoulders of 30 or 40 people in Turkey. Turkey's largest organizations that are governing Turkey have never entered to this business at all, they have always established factories in the west. They entered to the business



ne zaman para kazanmaya başladı, o zaman büyük zenginler bu işe girdiler. Ülkeyi idare edenler o zamanlar otomobil, tekstil sektörlerine verdikleri teşviki gemi sanayine verselerdi, şimdi bu sektörde dünyada beşinci altıncı değil ikinci olurduk.

#### **Geçmişte sizin gibi bu işi yapanlar birçok zorluğa göğüs gerip, zor günler geçirmişler...**

Bu bir tarih, ama bu tarihi yaşatanlar ve canlandıranlar bu işten ancak kahve içtiler. Devlet "Tuzla'da tapu vereceğim" dedi veremedi. Hala veremiyor. 1970'ten 2010'a 40 yıl geçmiş aradan. Biz birçok zorluğu aşarak geldik bugünlere. Türk gemi sanayi 70'i yılların hamallarının eseridir

#### **Ereğli tersanelerinde işler yolunda mı?**

Ereğli'de bugün 10'a yakın tersane var ama maalesef işçilerimiz tersanelerde iş olmadığı için işten çıkarılıyorlar. 7 bin 500 kişiye yakın insan işten çıkarıldı. Tersaneler atıl durumda. Bizim farklılığımız, bölgemizdeki insanların tersanelerde ve demir çelik sektöründe çalışıyor olması. Demir çelik sektöründeki gerileme, tersanelerdeki sipariş iptalleri bizi özel bir konuma getirdi. Tersaneler kapandı, demir-çelik maaşları yüzde 35 düşürdü ve sistem tıkanı. Bütün yumurtaları aynı sepete koymuşuz, o da bizim hatamız.

#### **Peki, tersanelerin bu duruma gelmesinde sizce sorumlu kim?**

Tersanelerin bu duruma gelmesinin sebeplerinden biri tersane sahipleridir, ikincisi işçiler, üçüncüsü de hükümettir. Tersane sahipleri, her gün çıkıp, 2015'e kadar doluyuz dediler. Parayı koyacak yer bulamıyoruz gibi bir durum oluştu. Hızlı büyümenin neticesinde işçiler futbolcular gibi transfer oldular. Üçüncüsü hükümet kanadı. Aşlında haklılar. "Hani 2015'e kadar doluydunuz, parayı koyacak yer yoktu, size ne oldu?" diye

branches that will bring quick sales, quick money; the businesses like shipyard, shipbuilding, are left to the shoulders of 30 or 40 porters in most. When this profession had brought money, it was then the big rich entered into this business. If those who governed the country had promoted this industry like they promoted the automobile, textile sectors at that time, now we would have been the second in the industry instead of being in the 5th or 6th place in the world.

#### **Those who were in the same business with you in the past had gone through many difficulties, tough days....**

This is a history, but those who keep this history alive and vitalize it, could only drink coffee from this business. The state said that it will grant title deed in Tuzla; however, it still can't. It has been 40 years from 1970 to 2010. We have overcome many challenges to come to these days. Turkish ship industry is the work of 70s hard workers.

#### **How business goes in Ereğli shipyards?**

There are almost 10 shipyards in Ereğli today; unfortunately our labors are getting discharged since there isn't enough work in the shipyards. Nearly 7,500 people were discharged from work. Shipyards are idle. Our difference is that people in our region work in shipyards and iron and steel industry. Recession in iron and steel industry, order cancellations in shipyards have brought us to a special position. Shipyards were closed down, iron and steel wages dropped 35 percent and the system was blocked. We put all eggs in one basket, it is also our fault.

#### **So, who do you think is responsible for today's situation of the shipyards?**

One of the reasons of this situation is the owners of the



sormazlar mı? Tabii hızlı büyümeyle birlikte herkes yatırım yaptı. Yalova tersaneleri açıldı, bir kısmı daha kaynak yapmadan kapattı. 4-5 yıl en çok para kazanan sektör olarak baktılar bize. Türkiye’de herkes çok para kazanan sektörler hemen yatırım yapmak istiyor. Olmaz, ihtisasını yapmadığın, çıraklığını bilmediğin iş kolunu yapmayacaksın. Ben Ereğli’de 200-300 Lloyd sertifikalı kaynaççı yetiştirdim. Okullar yaptım, eğitimle beraber eğitimin içinde insan yetiştirerek bu sektörü büyüttük.

#### **Ereğli’de gemi inşaaya yapılan yatırım ne kadar?**

Hemen hemen 200 milyon dolar diyebilirim. Devlete teşekkür ederiz. Bilhassa Kemal Unakitan’a teşekkür ederiz. Biz devletten toprak almadık. Denizi doldurarak yaptık bu tersaneleri. Bizim hükümete anlatamadığımız şu: Tersaneciler kazandıkları bütün paraları tersaneye tekrar yatırdılar. Mükemmel tesisler kurduk. Bir Hollandalı ya da İngiliz’e, denizciliğin en büyüklerine buradan anahtar teslimi gemi, tanker, römorkör yapabiliyorsak biz evrimi tamamlamışız demektir. Bu nedenle Başbakanımızdan bizi yetim bırakmamasını istiyorum. Biz hükümetimizden yenilenecek olan koster filomuz için de ümitle bekliyoruz. Çok şey de istemiyoruz. Hükümet bize, “İşçileri çıkarmayın, sigortasını asgari ücretten ben vereyim” desin, yeter. Bizim için önemli değil, denize 20 m cephesi olan her yerde savaş kazanılır. Bizim parayla işimiz yok. İşin duayeniyiz. Bizden 20-30 kişi kaldı, ama yeni nesle yazık. Bu kadar emek verdik...

#### **Sizce nasıl bir strateji izlenmeliydi?**

Burada sorun şu. Önceden yolcu motoru ya da balıkçı teknesi yapanlar birden Lloyd klasli gemi yapmaya başladılar. Onları tebrik ederim, ama kurumsallaşamadılar. Gemi mühendisi çalıştırmayan tersaneler vardı. Siz kurumsallaşamazsanız, o müessese büyümmez. Mesela bazı tersaneler sadece römorkör, bazıları da sadece balıkçı tekneleri yapmalıydı. Bazıları tanker, kimileri 30-40 bin tonluk gemiler yapmalıydı. Şimdi İstanbul’da tersaneler boşken Ereğli’ye gemi yaptırmaya kim gelir? Tersanecilik öyle çok kolay para kazanılan ve çabuk geri dönen bir yatırım değil ki, çok uzun yıllar ister... Diğer taraftan ekonominin kurallarını koyabilirsiniz, ama ekonomiyi yönetemezsiniz. Koyduğunuz kurallara göre yönetememenizin

shipyards; the second is the workers and third is the government. Shipyard owners told everyday that they were going to work with full capacity until 2015. It was as if we were rolling in money. As a result of the rapid growth, workers were transferred just like the football players. The third is the government. They are indeed right. Wouldn’t they ask, “Weren’t you working full capacity until 2015, rolling in money, what happened to you?” Of course, everyone has invested due to rapid growth. Yalova shipyards were opened, some of them closed down before even welding. For 4-5 years they saw us as the sector making the most money. Everyone wants to invest immediately in to the sectors earning a lot in Turkey. No, you shouldn’t do the business line you are not familiar with or specialized at. I have trained 200-300 welders with Lloyd certificate. I have established schools; we expanded the sector by training people within the education along with education.

#### **How much is the investment made in shipbuilding in Ereğli?**

I can say that almost 200 million dollars. We are grateful to the State. Especially we thank to Kemal Unakitan. We have not received land from the State. We built these shipyards by filling the sea. What we couldn’t explain to the government is this: Shipyard owners re-invested all the money they earned in the shipyard again. We have established excellent facilities. If we are able to built turnkey ships, tankers, towboats here to the Dutch or British, to the biggest players of the maritime, it means that we have completed the evolution. Therefore, I want from our prime minister not to leave us orphaned. We look forward to our government to renovate our coaster fleet. We do not want much. If the government tells us, “do not discharge labors, I’ll cover the minimum wage insurance” that’s enough for us. It does not matter for us, we would win the battle everywhere with the 20 meters sea front. We don’t care about the money. We are the doyen of this business. Only 20-30 of us left, but I am sorry for the new generation. We have put this much effort.

#### **In your opinion what kind of strategy should have been followed?**

Here is the problem. Those who were building cruise engine or fishing boat, suddenly began to build Lloyd class ships. I congratulate them, but they couldn’t get institutionalized. There were shipyards that didn’t employ ship engineers. If you don’t get institutionalized, you cannot grow. For instance, some shipyards should have built only towboats, while others only fishing boats. Some should have built tankers, some 30 to 40 thousand-ton ships. Now who would go to Ereğli to built a ship, when shipyards in Istanbul are empty? Shipbuilding is the investment that will bring easy money and quick return; it requires very long years... On the other hand, you can define the rules of the economy, but cannot manage the economy. The reason for not being able to manage according to the rules you put is the expansion and recession in imports and exports of the world. The recession in 2008 was the end of the sector. The economists were saying that all the shipyards will be full by 2015. No one saw the part under the water. The system crashed. Turkey and we, the shipyard owners, were



## SHIP INDUSTRY



sebebi de, dünya ithalatı ve ihracatındaki genişlemeler ve daralmalardır. 2008'deki bu daralma sektörü bitirmiştir. Ne diyordu ekonomistler; 2015'e kadar bütün tersaneler dolu olacak. Kimse suyun altındaki kısmı görmedi. Sistem çöktü. Türkiye ve tersaneciler olarak biz de geç kaldık. Çin, Japonya ve Kore'nin aldığı tedbirleri alamadık. Bakanlıklar arası koordinasyon zayıflığı ve tersanecilerin derinlerini iyi anlatamamaları buna sebep oldu. Diğerleri reçeteyi yazdı, biz şimdi yazmaya çalışıyoruz. Buradaki en önemli kusurlardan biri de yetişmiş insan gücümüzün kaybolmasıdır. En iyi kaynakçılar, montajcılar meslek değiştirdiler. Şunu söylemeliyim: Türkiye'nin tek kurtuluşu siyasi istikrarın ekonomik istikrarla paralel yürütmesidir. Şu anda bu istikrar vardır. Çünkü siyasi istikrarımız yoksa ekonomik istikrar olmaz.

#### **İşlerin en iyi gittiği zamanda bile gemi yan sanayimizde marka çıkaramadık, sizce nerede yanlış yapıyoruz?**

İngiltere Almanya gibi G 8'in G 20'nin içinde olan devletlere bakın, sanayi devrimlerini 150 yıl içinde başarmışlardır. 150 yılda yavaş yavaş ve istikrarlı büyümüşlerdir. Türkiye'ye bakın 30 seneye sıkışmıştır her şey, 30 yılda sanayi devrimi olmaz. Marka; süreçle, çalışmayla kaliteyle olur. Ama Türkiye'nin 2002'den sonra aldığı yol çok iyi.

#### **Son olarak gençlere mesajınız nedir?**

Türkiye'de her zaman tünelin ucunda ışık olmuştur. Nüfusunun çoğu 25 yaş altı olan bir ülkede sorun olmaz. Türkiye sorunlarını aşmak zorunda, aşacak da kimsenin endişesi olmasın. Bu sancılar normal. Hızlı büyüdüğünüz zaman bu tip hadiseler olacaktır. Bunlar hızlı büyümenin sonuçları. Gençler denize yönelmeli. Avrupa'da bize soruyorlar sizde kaç amatör denizci var diye, utanıyoruz rakamı söylemeye. Okumayan çocuğu, yelkenci yapın, amatör denizci yapın, denizciliği sevdin.

late. We couldn't take the measures that China, Japan and Korea could. The poor inter-ministerial coordination and shipyard owners' failure in explaining their troubles caused this. Others wrote a prescription which we are trying to write now. One of the most important defects here is the loss of our trained human force. The best welders, assemblers have changed professions. One last thing: Turkey's sole salvation can be ensured if political stability goes parallel to economic stability. At the moment there is this stability. If you don't have political stability there won't be economic stability.

#### **Even when the business was doing well, we couldn't produce a brand in our supply industry, where do you think we are doing wrong?**

If you look at the states within G8, G20, such as Germany, England, they achieved their industrial revolution within 150 years. They grew slowly and steadily in 150 years. Look at Turkey, everything is compressed into 30 years; there cannot be an industrial revolution in 30 years. Brand is established through process, work and quality. Turkey has moved forward a great deal after 2002.

#### **Finally, what is your message to young people?**

There has always been light in Turkey at the end of the tunnel. There cannot be a problem in a country where majority of the population is under 25. Turkey has to overcome its problems; it will overcome; no one should worry about it. These pains are normal. When you grow rapidly, these types of incidents are supposed to happen. These are the results of the rapid growth. Young people move towards the sea. In Europe, they ask us how many amateur sailors we have, we feel ashamed to say the figure. You should guide the children, who are reluctant to study, to amateur seamanship, sailing; get him like the maritime.

Özdemir Ataseven: GESAD Başkan Yardımcısı

# Kriz Değerlendirmeleri ve GİOSB Kuruluş Çalışmaları



Özdemir Ataseven

**Şimdi Türkiye 2023 kalkınma ve yapılanma stratejisi çerçevesinde sürdürülebilir, yenilikçi, rekabetçi koşulların oluşacağı gemi sanayini kurmak durumundadır.**

2010 yılında uluslararası mali krizin etkileri azalırken, dünya ticaret hacminde ilerisi için olumlu sinyaller verecek gelişmeler olmaya başladı. Bazı ülke ekonomilerinde olduğu gibi ülkemiz ekonomisinde de küçülme yerini tekrar büyümeye çevirmiştir.

Bir açıdan global krizi, ülkelerin ekonomilerinde ileriye yönelik tedbirler almaları yönünden bir fırsat olarak tanımlamak da mümkündür. Ülkeler yeni stratejiler geliştirmeye devam etmektedir. Avrupa Komisyonu Başkanı Jose Manuel Durao Barroso büyüme ve istihdama yönelik Avrupa 2020 Stratejisi konuşmasında; “On yıllık sürece borçların değil, büyümenin damgasını vurması için çalışıyoruz”



## Evaluations on Global Crises and GİOSB Studies

**Özdemir Ataseven:**

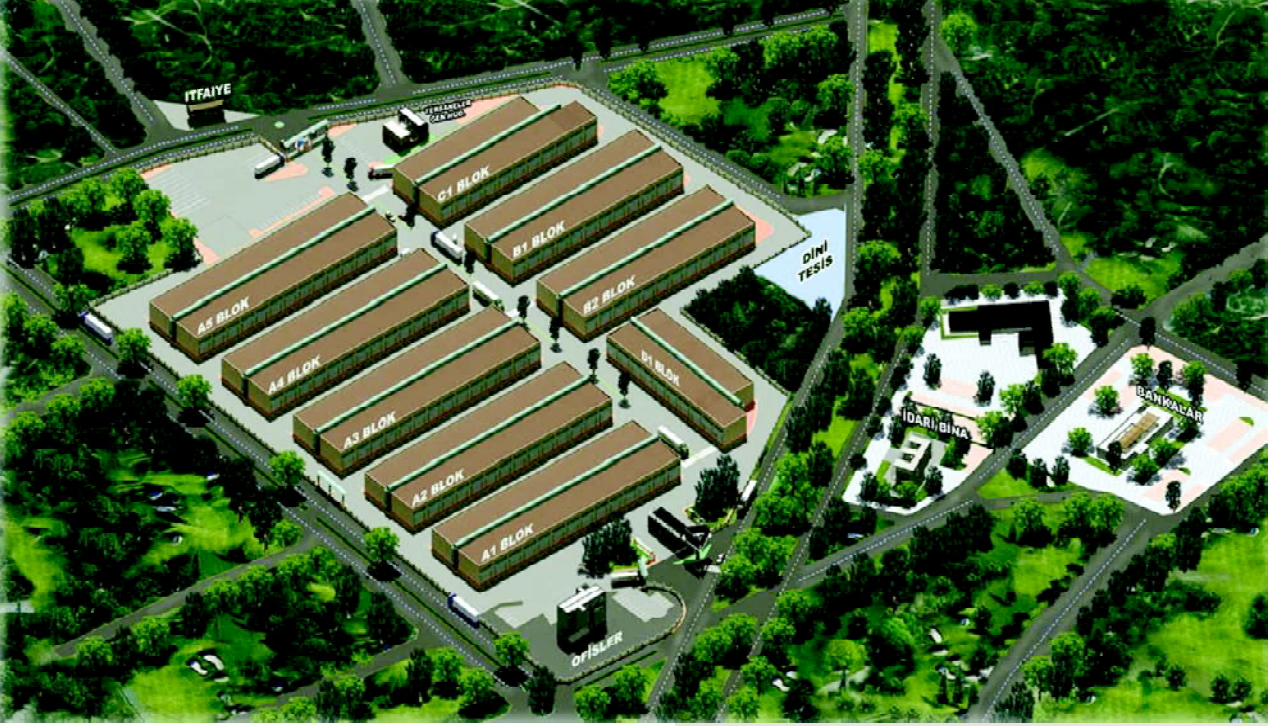
Vice President, GESAD

**Now Turkey should establish a ship industry, where sustainable, innovative, competitive conditions will be formed, within the scope of 2023 development and structuring strategy.**

In 2010, while the effects of international financial crisis are decreasing, some developments in the world trade volume have begun to give positive signals for the future. As the economies of some countries, the economic recession of our country has changed its direction towards growing.

From one point, it is possible to define the global crisis as an opportunity for the countries to take proactive measures for their economies. Countries are continuing to develop new strategies. “During this decade, we are working in order for the growth leave its mark to the process, not the debts,” said Jose Manuel Durao Barroso, European Commission President, in his European 2020 strategy speech for growth and employment, and then explained the principles of financial and economic restructuring strategy. Barroso underlined that they need an intelligent, sustainable and inclusive growth. Our country spent the last two years by taking its share from the world economic crisis. We have made our economic strategy program for 2023; we have aimed USD 500 billion worth export and already





diyerek finansal ve ekonomik yeni yapılanma stratejisinin esaslarını açıkladı. Barroso, ihtiyaçları olan akıllı, sürdürülebilir ve tüm kesimleri kapsayıcı büyümeyi hedeflediklerinin de altını çizdi.

Ülkemiz de son iki yılı dünya ekonomik krizinden nasibini alarak geçirdi. Biz de 2023 yılı ekonomik strateji programımızı yaptık, 500 milyar USD ihracat hedefledik ve uygulamaya başladık. Strateji planımızda, büyüme yönünde denizcilik sektöründe çalışmalar yapıldı. Bu çalışmalar çerçevesinde 9. Kalkınma Planı hazırlandı. Uygulanması için de kurumlar üzerine düşenleri yapma gayreti içinde çalışıyorlar.

**Yenilikçi, rekabetçi koşulların oluşacağı gemi sanayi**  
Denizcilik sektörü içinde gemi teçhizat üretimi ve yan sanayinin gemi inşa sanayine entegreli çalışması için Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin kuruluşu 9. Kalkınma Planı'nda net olarak belirtildi. Şimdi Türkiye 2023 kalkınma ve yapılanma stratejisi çerçevesinde sürdürülebilir, yenilikçi, rekabetçi koşulların oluşacağı gemi sanayini kurmak durumundadır. Gemi inşa sanayinde maliyetlerin ortalama yüzde 70-75'lik kısmını oluşturan teçhizat sanayinde bu yapılanmayı oluşturmamız sektör açısından zarurettir. Hollanda Gemi Sanayicileri Birliği ve aynı zamanda İMEAK GESAD'ın üyesi olduğu Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu (EMEC) Başkanı Pim Van Gulpen Demeğimizizin Temmuz-Ağustos 2010 tarihli 20. sayısında verdiği demeçte, Avrupa'da gemi sanayinde "gemi inşa sektörünün ve gemi

started the implementation. In our strategy plan, the works were carried out for the maritime sector in the direction of growth. The strategy for 2023 has been determined and within this framework the 9th Development Plan has been prepared. In an effort to realize its implementation, the institutions have been working to carry out their share of the work.

#### **The ship industry with innovative, competitive conditions**

In order to enable operation of the ship equipment production and supply industry within the maritime sector as integrated with the shipbuilding industry, the foundation of Ship Specialized Organized Industry Zone is clearly specified in the 9th Development Plan. Now Turkey should establish a ship industry, where sustainable, innovative, competitive conditions will be formed, within the scope of 2023 development and structuring strategy. It is crucial for the sector to form this establishment in the equipment industry which accounts for 70 to 75 percent of the costs of the shipbuilding industry in average. "In Europe, in the ship industry, the shipbuilding process and shipbuilding industry are directed increasingly by the equipment sector," stated W. M. Van Gulpen, the Chairman of Holland Ship Industrialists Association and European Marine Equipment Council (EMEC), in which İMEAK GESAD is a member, for the 20th issue of our association's magazine in July-August,





inşa sürecinin giderek daha fazla teçhizat sektörü tarafından yönlendirildiğini” belirtiyordu. Van Gulpen söyleşisinde; “Geçmişte, asıl patron tersane patronuydu. Bir teçhizat üreticisinin ofise girmesine izin verilene kadar patronun kapısında beklemesi gerekirdi. Ayrıca çok alçak gönüllü ve uygun fiyat veriyor olmalıydı. Ancak şu anda bu durum büyük ölçüde değişti” demektedir. Bu gemi teçhizat üretiminin tüm dünyada yükselen önemi için örnek bir ifadedir. Ne yazık ki Türkiye gemi sanayi, teçhizat tedarikinin yüzde 70’lik kısmını dış ülkelerden ithal eden dışa bağımlı konumdadır.

Van Gulpen, Hollanda gemi sanayinin global krizden etkilenmediğini “Ben Hollanda’dan geliyorum ve oradaki durumu biliyorum ki durum gayet iyi” sözleriyle açıklıyor. Gemi sanayi Hollanda’da 1970’li yıllarda yaşadığı krizi ihtisaslaşma ve organize olarak atlattığı, böylece yenilikçi sürdürülebilir yapıya kavuşmuştur.

### GİOSB çalışmaları

Kriz için Yalova/Çiftlikköy Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (GİOSB) Projesi bir fırsattır. 2023 yılı ekonomik stratejisi için de çok önemlidir. Gemi sanayicisi müteşebbis esasa odaklanmamızı istemektedir. Türkiye kuruluş çalışmaları tamamlanma aşamasına gelen GİOSB Projesi’ni hızla üretime dönüştüreceklerdir. Böylece tüm kesimlerin iştirak edeceği, kapsayıcı ve büyüme yolunda örnek bir atılım oluşacaktır.

2010. “In the past, the real boss was the shipyard boss. An equipment manufacturer would have to wait at the boss’s door before allowed to enter the office. The price should have been very humble and fair. But right now, this situation has changed dramatically.” This expression sets an example for the increasing importance of the production of marine equipment all over the world. Unfortunately, Turkish ship industry is in the foreign-dependent position since it imports 70 percent of the supply of equipment from foreign countries.

“Dutch ship industry has not been affected by the global crisis. I’m from Holland and I know that the situation there is very good,” explained Van Gulpen during his interview. Ship industry in Netherlands overcame the crisis it faced in the 1970s through specialization and being organized; thus, it has gained an innovative sustainable structure.

### GİOSB studies

GİOSB (Ship Specialized Organized Industry Zone) Project to be established in Yalova/Çiftlikköy constitutes an opportunity to recover crisis. It is very important for the 2023 national economic strategy. The ship industrialist wants us to focus on the entrepreneurial basis. Turkey will start on the GİOSB project, its official establishment procedures almost ended, for production with speed. Thus, an inclusive breakthrough in direction towards growth will be formed with the participation of all segments.

Kemal Battal: DTO AB Danışmanı

# Kıyı Yatırımlarında İrtifak Hakkı ve Kullanma İzni Bedelleri



Kemal Battal

Devletin gelir elde etmek için her fırsatı değerlendirdiği ülkemizde son dönemde irtifak hakkı ve kullanma izni bedellerinde çeşitli gerekçelerle artış yapıldı. Bundan da kıyıda yatırım yapmak zorunda olmaları ve kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında devletin hüküm ve tasarrufundaki kara ve deniz alanlarını Maliye Bakanlığı'ndan bedel karşılığı kullanma izni olarak yatırım yapmak zorunda olmaları nedeniyle başta gemi inşa, limanlık ve deniz turizm sektörleri etkilendi. Küresel krizin en ağır hissedildiği ve ülkelerin başta gemi inşa sektörlerini desteklediği bir dönemde, ülkemizde devletin bu tür destekleri vermemesinin ötesinde kullanma izni ve irtifak hakkı bedellerini artırması anlaşılabilir. Denizcilik sektör temsilcilerinin bu konunun yeniden incelenmesi yönündeki yoğun girişimleri neticesinde, Milli Emlak Genel Müdürlüğü irtifak hakkı ve kullanma izni bedellerinin tespitinde daha adil yöntemlerin belirlenmesi için sektör temsilcilerinin de katılımıyla

## The Easement and Right to Use for Coastal Investments

**M. Kemal BATTAL**  
EU Advisor for DTO

**Arguing that the prices of the right to use and easement are high and unfair, Kemal Battal has provided suggestions in order to resolve this issue in his paper where he has indicated that the areas influenced by this price have been mainly shipbuilding, ports and marine tourism.**

In our country, where the state takes the advantage of every opportunity in order to generate income, there have been recent increases in the price of the easement and right to use for various reasons. Primarily shipbuilding port operations and marine

**Kıyı yatırımlarında irtifak hakkı ve kullanma izni bedellerinin yüksek ve adaletsiz olduğunu savunan Kemal Battal, bunun da en çok gemi inşa, limanlar ve deniz turizmini etkilediğini belirttiği makalesinde çözüm önerilerini kaleme aldı.**



teknik bir çalışma başlattı. Rotterdam'da 3 Avro seviyelerinde olan metrekare başına yıllık kullanma izni ve irtifak hakkı bedellerinin İstanbul'un Avrupa Yakasında 60 TL., Tuzla Bölgesi ve İzmit Körfezi'nde 20-25 TL. olması kabul edilebilir bir durum değildir.

### **İrtifak hakkı ve kullanma izni bedel tespiti**

Sorunun temelinde irtifak hakkı ve kullanma izni bedellerinin belirlenmesinde ilgili mevzuatımız gereği uygulanan yöntem vardır. İrtifak hakkı ve kullanma izni bedel tespiti usul ve esasları, Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmeliğin "Tahmin edilen bedel tespiti" başlıklı 12'nci maddesi ile Millî Emlak Genel Tebliği (Sıra No:324)'nin "Bedel tespiti" başlıklı ikinci maddesinde düzenlenmiştir.

İrtifak hakkı ve kullanma izinlerinde tahmin edilen bedel merkezde Millî Emlak Genel Müdürlüğü, illerde millî emlak dairesi başkanlığı veya millî emlak müdürlüğü, ilçelerde millî emlak müdürlüğü (yoksa malmüdürlüğü) tarafından tespit edilir veya ettirilir ve ihale komisyonu tarafından karara bağlanır. Bedel tespit ve takdirinde, taşınmazın konumu ve özellikleri göz önünde bulundurulmak suretiyle rayiç bedel esas alınır. Ancak bu bedel; kullanma izni veya irtifak hakkı kurulmasında ilk yıl için, taşınmazın emlak vergisine esas asgari metrekare birim değerinin yüzde birinden az olamaz. Marinalarda ve deniz turizmi tesislerinde deniz yüzeyinin kullanma izni metrekare birim bedeli; proje sahasındaki kara parçası için tespit edilen kullanma izni veya irtifak hakkı, beher metrekare bedelinin yüzde onundan az olamaz. İrtifak hakkı ve kullanma izinlerinde ön izin bedeli irtifak hakkı veya kullanma izni ihale bedelinin yüzde yirmisidir. Ön izin aşamasında müteakip yıllar ön izin bedeli ihale bedelinin Üretici Fiyatları Endeksi (ÜFE) oranında artırılması suretiyle tespit edilir. Fiili kullanım olması halinde ön izin bedeli, irtifak hakkı veya kullanma izni ihale bedeli veya ÜFE oranında artırılmış miktardır. Kullanma izni veya irtifak hakkı kurulmasında ilk yıl bedeli ihale bedeline, ikinci ve üçüncü yıl bedelleri ise sözleşmeleri gereğince tespit edilecek bedellere yüzde yetmiş indirim uygulanarak tahsil edilir. Ancak, kullanma izni verildiği veya irtifak hakkı tesis edildiği tarihte taşınmazın üzerinde kullanma izni veya irtifak hakkı amacına uygun kullanımı mümkün yapı, tesis vb. muhdesatların bulunması ve esaslı nitelikte ilave yatırım gerekmemesi halinde; kullanma izni ve irtifak hakkı bedellerinde ilk üç yıl için öngörülen yüzde yetmiş indirim uygulanmaz. İdarece bedel tespit ve takdir edilirken gerektiğinde bedel veya bedelin hesabında kullanılacak fiyatlar, ilgili kuruluş veya bilirkişilerden de araştırılabilir. Tahmin edilen bedel; ekspertiz şirketleri ile bakanlık merkez denetim elemanlarına tespit ettirilebilir. Bu şekilde tespit ettirilen bedel, tahmin edilen bedel olarak dikkate alınır. Hazine Arazilerinin Tersane Yatırımlarına Tahsisinde Uygulanacak Esas ve Usullere İlişkin Tebliğ gereği, tersane yatırımlarında bedel tespiti Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmeliğin "Tahmin edilen bedel tespiti" başlıklı 12'nci maddesi hükümlerine göre yapılır.

### **5084 sayılı Yatırımların ve İstihdamın Teşviki Hakkında Kanun Uygulamaları**

Kanunun uygulanması kapsamında çıkarılan Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar gereğince gruplandırılan illerde ve teşvik edilen sektörlerde yatırım yapacak yatırım teşvik belgesi



tourism industries were affected due to the fact that they have to invest in the inshore and they have to make investment on the sea side of shore edge line of the land and sea areas which are under the ruling and disposal of the state by obtaining usage permit from the Ministry of Finance against a price. At this time during which the global crisis is felt most severely and countries primarily support shipbuilding sectors, it could not be understood why in our country the state has not provided such supports; however, beyond that, why it has increased the prices of the right to use and easement. As a result of intensive efforts of the maritime sector representatives regarding the re-examination of this issue, General Directorate of National Real Estate has launched a technical study in order to determine more fair methods regarding the determination of the prices of the easement and usage permit to use with the participation of representatives of the sector. While the annual right to use and easement prices per square meter in Rotterdam are around 3 Euros, these prices are TL 60 in the European side of Istanbul, and TL 20-25 in Tuzla Region and the Gulf of İzmit, which is not an acceptable situation.

### **The price determination for the easement and right to use**

The method applied in accordance with relevant legislation in determining the prices of easement and right to use is the basis of the problem. The procedures and principles for determining the prices of the easement and right to use has been enacted in accordance with the article 12 of Regulations on Administration of Treasury Immovables titled as "Determination of the estimated price" and in the second article titled as the "Price Determination" of National Real Estate General Communiqué (Item No. 324). The estimated price for the easement and right to use, is determined or caused to be determined in the center by the General Directorate of National Real Estate, in the provinces by the national real estate department or the national real estate administration, in the districts by the national estate directorate (or fiscal directorate) by the commission and resolved by the tender commission. Regarding the price determination and assessment, by keeping in mind the location and characteristics of the real estate, the market value shall prevail. However, this price, regarding the establishment of right to use and easement for the first year, may not be less than one percent of the value of the minimum square meter unit based on the real estate taxes. In marinas and marine tourism facilities, the unit price of square meters for permit to use the sea surface, right to use or easement determined for a piece of land in the project area may not be less than ten percent of the price for per square meter. Regarding the easement and right to use, preliminary authorization, the easement or right to use price is twenty percent of the tender price. During the preliminary permission phase, subsequent years'





sahibi gerçek ve tüzel kişilere ön izin ve kullanma izni verilmesine veya irtifak hakkı tesisinde, ilk yıl için emlak vergi değerinin yüzde üçü oranında takdir edilecek bedel karşılığında 49 yıl süreli bağımsız ve sürekli nitelikte irtifak hakkı tesis edilebilir. Ancak; denizcilik sektörleri teşvik edilen sektörler arasında olmadığı için bu teşvik uygulanabilir değildir. Sadece denizyolu ile yük/veya yolcu taşımacılığına yönelik yatırımlar II. bölgede uygulanan teşviklerden yararlanabilecektir. 250 milyon TL asgari sabit yatırım tutarı üzerindeki "Liman ve Liman Hizmetleri Yatırımları" büyük ölçekli yatırımlara sağlanan teşviklerden yararlanabilecektir. Görüldüğü gibi denizcilik sektörü 5084 sayılı kanun ve bağılı mevzuat ile oluşturulan teşvik sisteminde hak ettiği yeri alamamıştır. Bu nedenle, diğer birçok sektörün yararlandığı yatırım yeri teşvikinden yararlanma durumu yok denecek kadar sınırlıdır.

#### **Bedel tespitinde genel yaklaşım ve uygulamalar hakkında sorunlar**

Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik gereği; bedel tespit ve takdirinde, taşınmazın konumu ve özellikleri göz önünde bulundurulmak suretiyle rayiç bedel esas alınmak zorundadır. Rayiç bedel; bir iktisadi kıymetin, değerlendirme günündeki normal alım-satım değeri, yani piyasa değeridir. Kıyı yatırımlarının özellikleri gereği, kıyı kenar çizgisinin deniz tarafındaki devletin hüküm ve tasarrufunda olan deniz ve kara alanlarında gerçekleşme zorunluluğu bulunmaktadır. Bu alanların alım-satımına konu olamaması nedeniyle rayiç bedelinin yani piyasa değerinin olması mümkün değildir. Bu nedenle rayiç bedel tespit çalışmaları objektif sonuçlar vermemektedir. Rayiç bedelin tespitinde dikkate alınması gereken hususlardan biri taşınmazın konumudur. Kıyı yatırımları özellikleri gereği kıyıda yapılması gereken yatırımlardır. Bedel tespitinde adeta boğazda yalı veya denize sıfır yazlık yapılmış gibi kıyıdaki konut gibi diğer tür gayrimenkul bedellerine ciddi eklemeler yapılarak rayiç bedel oluşturulmaktadır. Rayiç bedel tespitinde bölgedeki emlakçilerden görüş alınmaktadır. Emlakçiler bölgedeki gayrimenkul fiyatlarının artması hedeflerine yönelik olarak

preliminary permit is determined by increasing the tender price by a rate of Producer Price Index (PPI). In case of actual use, pre-permit fee, easement or right to use is equal to the amount increased by the rate of tender price or by PPI. In establishing the right to use or easement, the first year's price is collected by applying seventy percent discount to the tender price, the second and third year's prices are collected by applying seventy percent discount to the prices to be determined in accordance with their contracts. However, on the issue date of right to use or establishment date of the easement, if there is any innovations such as building, facility and so on, on the real estate, whose usage is possible according to the right to use or easement, and if it does not require any additional investment, the 75 percent discount stipulated for the first three years do not apply to the prices of right to use and easement. When the administration determines and assesses the price, if necessary, the fee or the prices to be used in calculation of the fee may be ascertained through the relevant organizations or an expert. Estimated price may be determined by the expertise companies and the ministry's central audit personnel. The price determined in this way is considered as the estimated price. Required by the Communiqué on the Principles and Procedures Applicable on Allocation of Treasury Lands to Shipyard Investments, the price of the shipyard investments is determined according to the provisions of the article 12 of the Regulation on Administration of Treasury Immovables, titled as "Determination of the estimated price".

#### **No. 5084 Law Practices on Investments and Employment Incentives**

In order to grant preliminary permit and right to use or easement to the real and legal persons with the investment incentive certificate to enable them to invest in the provinces grouped and in the sectors encouraged according to the Resolution on State Aids for Investments enacted within the scope of the implementation of the law, an independent and permanent easement may be established for a period of 49 years for the first year, in exchange for a price to be assessed by the rate of three percent of the value of real estate tax. However, since the maritime sector is not among the sectors that are promoted, this incentive is not applicable. Only maritime passenger transportation or freight shipment investments will be benefited from the incentives applied in the 2nd region. "Port and Port Services Investments" over a minimum fixed investment amount of TL 250 million will benefit from the incentives provided to large-scale investments. As you can see, the maritime industry could not take the place it deserves within the incentive system created by the law numbered 5084 and affiliated legislation. Therefore, its opportunity to be able to benefit from the incentive of investment location, from which many other sectors are benefiting, is almost impossible.

#### **Problems about the general approach to determining the price, and practices**

Pursuant to the Regulations on Administration of Treasury Immovables, regarding the price determination and assessment, the market value must be taken as a basis, by considering the location and characteristics of the real estate. The market price is the normal purchase-sale value of an economic asset on the valuation date, i.e. market value. Due to the properties of coastal investments, shore edge line is required to be realized in marine and land areas which are under the ruling and control of the state on the sea side. Since these fields are not being subject to purchase-sale, it is not possible for them to have a market value. Thus, the market value determination studies do not give objective results.



tahminlerinin çok üzerinde bir rayiç bedel görüşü sunmaktadırlar. Rayiç bedel tespitinde izlenen yaygın yol, bölgede alınıp satılan diğer gayrimenkullerin emlak vergi bedellerinin dikkate alınmasıdır. Konut ve alım satımına konu olan diğer gayrimenkuller ile bu tür tesislerin yapılamayacağı alanların mukayesesi yanlışır. Rayiç bedel tespitinde dikkate alınması gereken diğer bir husus, taşınmazın özelliğidir. Taşınmazın kıyıda olması genel olarak rayiç bedelin tespitinde katma değer olarak dikkate alınmaktadır. Halbuki Kıyı Kanunu gereği kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında veya sahil şeridinde, kıyı yatırımları dışında yapılaşma hemen hemen yasaktır. Yani kıyı yatırımı yapılması dışında taşınmazın başka türlü değerlendirilmesi mümkün değildir. Bu nedenle, taşınmazın bu özelliği katma değer değil, indirim sebebidir. Rayiç bedelin tespitinde görev alan kamu çalışanları kamu yararı gözetmek amacıyla rayiç bedeli yüksek belirleme eğilimindedirler. Bu tür yatırımların ülke ekonomisine yarattığı katma değer ödedikleri kullanma izni veya irtifak hakkı bedelinin çok üzerindedir. Bu nedenle; kamu görevlileri takdir yetkilerini bu tür yatırımların işletme maliyetlerini azaltıp, rekabet gücünü artırma yönünde kullanmalıdırlar. Ayrıca; rayiç bedelin tespitinde yatırımın bulunduğu bölgedeki diğer kıyı yatırımlarında belirlenmiş en yüksek bedeller emsal olarak alınmakta, bu durum rayiç bedelin artması eğilimi yaratmaktadır. Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelikte kullanma izni ve irtifak hakkı bedelleri, taşınmazın Emlak Vergisi'ne esas değerinin belli bir oranından az olamayacağını amirdir. Bu hüküm bedelin yüksek belirlenmesi amacına yöneliktir. Kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında mülkiyet söz konusu olamadığından Emlak Vergisi'ne esas değer de söz konusu değildir. Bu tür durumlarda kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki değerli arsa ve araziler emsal olarak kullanılmakta ve objektiflikten uzaklaşmaktadır. Ayrıca; ülkemizde özellikle kıyı alanlarındaki gayri menkullerin vergiye esas değerlerinin belediyeler tarafından çok yüksek tespit edildiği de dikkate alınırsa, yatırımcıya haksızlık yapıldığı açıktır. Alt sınırın yanı sıra üst sınır da tespit edilmelidir. Denizcilik sektörünün iyi gelir getiren bir sektör olduğu yönünde oluşan yanlış izlenim de, bedel tespitinde yüksek bedel tespit etme eğilimi yaratmaktadır.

One of the matters to be considered for the determination of the market price is the location of the real estate. Coastal investments are the investments that must be made on the coast due to their characteristics. In the price determination, the market value is being created by adding serious charges to the other real estate prices, as if a mansion in the Bosphorus or brand-new seaside resort or a property by the sea shore is built. For market price determination, the views of realtors in the region are taken. Realtors in the region provide a view of market value, which is significantly above their estimations, in line with their goal, which is a rise in real estate prices. The common method in determining the market price is to consider the rates of real estate taxes for the other real estates purchased and sold in the region. It is false to compare the residential estates and other real estates that are subject to trading with the areas where such facilities may not be established. Another point to consider for the determination of market value is the characteristic of the real estate. While determining the market value in general, if the real estate is on the coast, this fact is taken into account as an added-value. However, according to the Coastal Code, at the side of the shore edge line or of the coast line, construction is almost prohibited except for the coastal. That is to say, except for the coastal investment, the real estate may not be evaluated in any other way. Thus, this feature of the property is the cause of discount, not an added-value. Public servants who are responsible for determining the market value have a tendency to set the market value high in order to protect public interest. The added-value generated by this type of investments in the country's economy is well above the price paid for the right to use or easement. For this reason, public officials must use their discretionary power to reduce operating costs, and increase the competitive advantage of this kind of investments. Furthermore, in determining the market price, the highest prices determined for the other coastal investments in the area of the investment is taken as a precedent, and this situation creates a tendency to increase in the market value. Regulations on Administration of Treasury Immovables requires that the prices for right to use and easement may not be less than a certain rate of the value of the property taken as a basis for Real Estate Tax. With this provision, it is intended to determine the price high. Since a property located at the sea side of shore edge line is out of question, the value basis for Real Estate Tax is out of question as well. In such cases, valuable lands and fields situated in the land side of the coastal edge line are used as precedent, thus this entails moving away from objectivity. In addition, if it is taken into account that the taxable values of real estates, especially in the coastal areas, is determined by the municipalities very high, this is obviously not fair for the investor. The upper limit must be determined as well as the lower limit. The wrong impression suggesting that maritime sector brings good revenue, creates a tendency towards determination of high prices. However, the maritime industry, due to its universal quality, has to compete in both regional and global level, which makes cost reductions inevitable. Initial investment costs for coastal investment and operating costs are very high and the period of return on investment is extremely long. These features dissuades investors from making such investments. Thus, the right to use and easement should have the quality to encourage investors in their coastal investments and should be low. Due to the need for large areas for coastal investments and the high unit cost, the right to use and easement constitute serious part in the operating costs. This reduces the competitiveness of the sector. The prices for the right to use and easement are seen as a contribution to the budget of the country

## SHIP INDUSTRY

Halbuki, evrensel niteliği olan denizcilik sektörünün bu özelliği bölgesel ve küresel seviyede rekabet etme zorunluluğu yaratmakta ve bu çerçevede maliyetlerin düşürülmesini kaçınılmaz kılmaktadır. Kıyı yatırımlarında ilk yatırım maliyetleri ve işletme maliyetleri çok yüksek ve yatırımın geri dönüşü çok uzundur. Bu özellikler yatırımcıları bu tür yatırımları yapmaktan caydırmaktadır. Bu nedenle kullanma izni ve irtifak hakkı bedelleri kıyı yatırımlarında yatırımcıları teşvik edici nitelikte ve düşük olmalıdır. Kıyı yatırımlarında büyük alan ihtiyacı ve birim maliyetlerin yüksek oluşu kullanma izni ve irtifak hakkı bedellerinin işletme maliyetlerinde çok ciddi bir bölüm teşkil etmesine neden olmaktadır. Bu durum sektörün rekabet gücünü azaltmaktadır. Kullanma izni ve irtifak hakkı bedelleri ilgili kamu idareleri tarafından ülke bütçesine katkı olarak görülmektedir. Bedel değil sektörün ekonomide yarattığı katma değer bütçeye ciddi katkıdır. Ayrıca, bu sektörün istihdam yaratma özelliği de göz ardı edilmemelidir.

**Çözüm önerileri**

Yukarıda değinilen sorunları giderecek şekilde ilgili mevzuatta değişiklikler yapılmalı ve bu kapsamda aşağıdaki hususlar dikkate alınmalıdır;

- Mevcut kıyı yapılarında yatırımcının başvurması durumunda yukarıda belirtilen hususlar da dikkate alınarak yeniden bedel tespiti yapılabilir.
- Rayiç bedel tespitine itiraz sistemi getirilmelidir.
- Kıyı yatırımlarının tümünde kullanma izni verilen ve irtifak hakkı tesis edilen alanın büyüklüğüne göre kademeli bedel tespiti yöntemi getirilmelidir. Yani alan büyüdükçe birim maliyet azalmalıdır.
- Liman alanlarında kıyı kenar çizgisinin deniz tarafındaki dolgu alanları için kara tarafı için belirlenen rayiç bedelin belli bir oranında düşük bedel alınmalıdır.
- Rayiç bedel tespitinde gayri menkul değerleme birimleri olan üniversitelerin yapacakları çalışmalar da kabul edilmelidir.
- Gemi inşa sektörünün içinde bulunduğu durum dikkate alınarak yukarıda belirtilen hususların yanı sıra geçici iyileştirmeler yapılmalıdır.
- Bölgesel temelde yapılacak çalışmalarla makul azami bedel belirlenmelidir.
- Yatırım döneminde üç yıl olan % 70 uygulaması liman türü yatırımların uzun sürmesi dikkate alınarak uzatılmalıdır.
- Liman yatırımlarında birim alan başına kazancın düşük olmasını kullanma izni ve irtifak hakkı bedelini azaltıcı faktör olarak dikkate alan bir yöntem geliştirilmelidir.
- Turizm alanları dışında marina yatırımlarını teşvik edici kullanma izni ve irtifak hakkı bedeli belirlenmesi sistemi getirilmelidir.
- Bedel tespiti sisteminde Deniz Ticaret Odalarının da temsil edilmesi sağlanmalıdır.

Denizcilik sektörlerimizin rekabet güçlerinin artırılmasına en çok ihtiyaç duydukları bir dönemde kullanma izni ve irtifak hakkı bedellerinin sektörler lehine gözden geçirilmesi yönünde Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından başlatılan çalışmaları takdir ediyor, hızla sonuçlandırılmasını diliyoruz.



by the relevant public administrations. It is not the price but the added-value that sector creates in the economy that makes a serious contribution to the budget. In addition, the employment creation feature of this sector should not be ignored.

**Solution suggestions**

Amendments must be made in the relevant legislation to resolve the problems mentioned above, and in this regard the following points should be taken into account:

- In case of application of the investor in existing coastal structures, re-determination of the price should be possible by taking into account the abovementioned issues.
- Objection system to the determination of the market value must be brought.
- Graded value determination method must be brought according to the size of the area for which the right to use is granted and easement is established for all of the coastal investments. In other words, the larger the area the lower the unit cost.
- In the port areas, for the fill area of the sea side of the coastal edge line, the value charged should be lower, at a certain rate, than the market value determined for the land side.
- In determining the market price, the studies to be conducted by the universities that have real estate valuation units should also be accepted.
- By taking into account the current situation of the shipbuilding industry, besides the abovementioned issues, the temporary improvements should be carried out as well.
- By conducting the regional studies, the maximum reasonable amount should be determined.
- The 70 % practice for three years during the investment period should be extended by taking into account the long duration of port type investments.
- A method that considers the low revenue per unit in the port investments as a factor lowering the price of the right to use and easement should be developed.
- Besides tourism areas, a system to determine the price of the right to use and easement should be brought to encourage marina investments.
- Representation of Chambers of Shipping in the price determination system should be enabled.

We appreciate the work initiated by the General Directorate of National Estate to review the prices of the right to use and easement in favor of the maritime sectors in a time when they need most to increase their competitive powers, and we wish it to be finalized quickly.



Ali Ustaoglu: Ustaoglu Tersanesi Sahibi

## Bin 100 işçiden 70 kişi kaldı

**Öncelikle tersanenizin gelişim sürecini anlatır mısınız?**

1968'de Karadeniz'de kurulmuş olup ilk üretimlerimize çeşitli tip ve boyutlarda balıkçı tekneleri inşa ederek başladık. Sonraki yıllarda, artan taleple birlikte, tersaneyi daha geniş bir alana taşıma ihtiyacı duyduk. 1989'da çelik konstrüksiyon üretimine başladık. Ahşap tekne inşaatı alanında uzmanlaşmışken, bu dönemden sonra çelik botlar, yatlar, yolcu gemileri, kuru yük gemileri ve tanker üretmeye başladık. 1990'da İsrail, Almanya ve Malta gibi ülkeler için gemiler inşa etmeye başladık. 2005 yılında, hükümetimizin Ereğli Tersaneler Projesi kapsamında şirketimize tahsis ettiği deniz alanını doldurmak suretiyle yeni tersane inşaatına başladık.

**Karadeniz Ereğli'deki Ustaoglu Tersanesi'nin sahibi Ali Ustaoglu, Ustaoglu Tersanesi'ndeki durumu ve devletten beklentilerini Gemi Sanayi Dergisi'ne açıkladı. Ustaoglu; "Onlar çim sahada, biz toprak sahada oynuyoruz. Hükümet bizi büyük şirketlerle rekabet eder hale getirsin. Tek isteğimiz bu" dedi.**



## 70 workers left from a thousand and hundred workers

**Ali Ustaoglu:** Owner of Ustaoglu Shipyard

**Mr. Ali Ustaoglu, who is owner of Ustaoglu shipyard in Karadeniz Ereğli, spoke to Magazine of Ship Industry about the status in Ustaoglu shipyard and his expectations from the government. Ustaoglu said that "they play on turf football field while we play on soil. The government should make us competitive with large companies. This is our only expectation".**

**Can you tell us, first of all, development process of your shipyard?**

The shipyard was established in 1968 in Black sea region. We initially began to act by building fishing boats in various sizes and types. Then, upon the increase in demand, we needed to move the business to a larger area. We started steel construction manufacturing in 1989. Although we had specialized on wooden vessel construction, we began to build steel boats, yachts, passenger boats, dry cargo boats and tankers. In 1990, we began to build ships for countries like Israel, Germany and Malta. In 2005, we began to construct our new shipyard by filling sea area allocated for our company by the government under the scope of the project for Ereğli's shipyard. In the same year, USMED shipyard was founded as a result of partnership established with Med Marine Group. Now, it acts in shipbuilding in previous place of Ustaoglu and Ustaoglu shipyard completed most of its investment in the new shipyard s' zone in a short time and now, it constructs yachts and vessels.



Aynı yıl Med Marine Grubu ile gerçekleşen ortaklık neticesinde kurulan USMED Tersanesi, Ustaoglu Tersanesi'nin eski yerinde inşa faaliyetlerine devam etmekte olup, Ustaoglu Tersanesi yeni tersaneler bölgesinde yatırımının büyük kısmını kısa sürede tamamlayarak, yat ve gemi inşa faaliyetlerine devam etmektedir.

#### **Tersanenizde krizden sonraki durum nedir?**

Ustaoglu Tersanesi Ereğli'de otorite olmuş, kurumsallaşmış tersanelerden bir tanesi. En son 350 milyon Euro'luk bir işe girdik. 20 gemiyi, 20 milyon Euro'dan yapacaktık. Bu ihaleyi alsaydık çok iyi olacaktı, ancak finans sorunu yüzünden Çin'e kaptırdık. Türkiye'ye gelen her projeyi nereden gelirse gelsin inceliyoruz. Şu anda da bir proje var, ama yine kaybedeceğimiz korkusunda. Rekabet eder durumumuz kalmadı. Yatırım yapanlara bu kriz yaramadı.

#### **Diğer projeyi Çin nasıl aldı?**

Balkanlarda üç tersane, Türkiye'den dört tersane seçildi. 20 gemilik bir projeydi bu. Balkanları eledik, İstanbul'u fiyat yönünden geride bıraktık, çünkü burada maliyetler daha ucuz. Karşımızda sadece Çin kaldı. Fiyat olarak Çin'in altına düşünce bizi tercih ettiler. Yani o kadar düştük ki, yeter ki iş olsun diye düşündük. Biz yüzde 25'e yüzde 80 iş bitirme olarak anlaştık. Yüzde 80'i bulan finansman yüzde 20'yi de bulur. Bizim amacımız şuydu, eğer baştan kaparo vermiyorsa işten caymasın diyerek yüzde 20'yi istedik. Oysa Çin hükümeti alım garantisi olmasa bile kabul ediyor. Bizde böyle bir garanti olmadığı için o işi kaybettik.

#### **What is the status in your shipyard after the crisis?**

Ustaoglu shipyard is one of the shipyards, which has become an authority and an institution in Ereğli. Most recently, we made bid for a project, whose price was 350 million Euros. We would have constructed 20 vessels for 20 million Euros. It would have been very good if we would have won the contract. However, we lost it to China. We consider every project coming to Turkey no matter where it comes from. There is a project now also but we worry about losing it again. We lost our competition power. The crisis was a disadvantage for investors.

#### **How did China win the contract for the other project?**

Three shipyard in Balkans and four shipyards in Turkey were selected. The project was for 20 vessels. We eliminated Balkans. We made Istanbul left behind with respect to price because cost is lower here. Then, only China was left for competition. We were preferred when we made our bid lower than China. In other words, our bid was so lower that we considered only winning the contract. Then, we agreed on work completion 25 percent versus 80 percent. If a financial support achieves 80 percent, it can achieve 20 percent also. Our target in demanding 20 percent was to prevent the employer from revoking if he could not make advance payment. However, China accepted it even in case of lack of purchase guarantee. Thus, we lost the contract because there is not such guarantee for us.

#### **How many people work for your shipyard?**

A thousand and hundred people worked for it in the past while today only 70 workers worked for the yard. 40 of



#### **Kaç kişi çalışıyor şu an tersanenizde?**

Bin 100 kişi çalışıyordu, bugün 70 kişi kaldı. 40'ı güvenlikte ya da mutfakta vs. çalışıyor. Üretimde 30 kişi yok. İnsan şuna üzülüyor, çalışanlarımızın aşağı yukarı 200 tanesini sosyal güvenlik kurumuna gönderdik. Adamlara deniyor ki, "sen git, evinde yat, biz sana para verelim". Bu para kimin? O para yine işçinin. Sosyal güvenliğe yine biz para veriyoruz. O parayı tersanelere verseler, katkı yapsalar, o adam da çalışacak evinde yatmak yerine. Köyde çiftçilik ziraat kalmadı ki, nerede çalışacak bu insanlar? Bizim buralarda kriz nedeniyle aileler birleşti, insanlar annesinin babasının yanına gitti veya köyüne döndü. Gelin kaynanasıyla geçinemiyordu, şimdi mecbur geçiyorlar.

#### **Yat inşada durum nedir?**

Yatçılık da büyük sıkıntıya girmiş durumda. Şimdi yeni yeni ayağa kalkıyoruz. Bir tane Yunanistan'a gönderdik, iki tane daha mega yatımız var inşa ettiğimiz. Hakikaten uğraşturan, ince işler bu işler, gemi parasına bedel.

#### **Son olarak devletten beklentileriniz neler?**

İstiyoruz ki bizi diğer ülkelerle aynı sahada top oynatsınlar. Adamlar çim sahada top oynuyor, biz toprak sahada. Bu durumda ben onlarla oynayabilir miyim? Beni onlarla yarışır hale getir de nasıl getirirsen getir. Daha önceden yüzde 28 rekabet edebiliyormuşuz, şimdi yüzde 28'lerden yüzde 60'lara düşmüş bu oran. Bu durumda ben nasıl rekabet edebilirim o ülkelerle. Dolayısıyla ihracat yapamıyoruz. Hükümetten beklentimiz şu: Bize iş verin, para vermeyin, bizi o ülkelerle yarışabilecek hale getirin. Başka da bir şey istemiyoruz.

them work for security, kitchen, etc. even 30 people do not work for manufacturing. We sorry about, that, for example, we sent approximately our 200 employees to the Social Security Organization. They were told that "go home, get rest and we will pay you". Whose money is this? This is the labor's money. We pay it for social security. If they pay it to shipbuilding companies, that labor will work instead of resting at home. Farming finished in villages. Where do these men work? Families have begun to live together with their parents or returned to their home villages due to the crisis. A daughter in law could not get on well with her mother in law while she now has to live together with her.

#### **What is the status in yacht building?**

Yachting sector also experienced serious troubles. Now, it has just begun to improve recently. We sent a yacht to Greece and two mega-yachts are under construction. They are really fine works requiring time and effort. It costs a vessel building.

#### **Finally, what are your expectations from the government?**

We want that they let us play on the same field with other states. Other countries play on turf while we play on soil field. How can I compete with them? The government should let us compete with them no matter how it does it. We previously competed at a rate of 28 percent while it reduced to 60 percent now. Thus, how can I compete with these countries? As a result, we cannot make export. Our expectation from the government is that "give job to us not money, raise our competition power to allow us competing with other countries. This is our only expectation".



Emrah Yaman: Denizcilik Müsteşarlığı Denizcilik Uzman Yrd.

# Rotterdam Kuralları ve Miktar Sözleşmesi Kavramı



Emrah Yaman

Rotterdam Kuralları'nda bir miktar sözleşmesi şu şekilde tanımlanmıştır: "Belirtilen miktarda yükün, kararlaştırılan süre içinde sevkiyatlar dizisi halinde taşınmasına ilişkin bir taşıma sözleşmesidir. Miktar tayini, minimum, maksimum veya belirli aralık şeklinde olabilir" (Madde 1 (2)). Bir taşıma belgesi veya elektrik taşıma kaydı her bir sevkiyata ilişkin düzenlenebilir. (Miktar kelimesi ve ölçüm metodları, bir geminin ambarındaki dökme yüklerine veya konteyner yüklerine işaret eder.) Bir miktar sözleşmesi, layner veya layner dışı belgeler şeklini alabilir. Bu bağlamdaki ilk gözlem, miktar sözleşmesi teriminin, belirli bir tür kontrat taşınmasını (CoA) işaret etmek üzere ticari sözleşmelerde kullanıldığıdır. Pazarlık normları bağlamında da Rotterdam Kuralları, miktar sözleşmeleri özünde ABD'deki hizmet sözleşmeleriyle benzerdir.

## Rotterdam Rules and Concept of Volume Contract

**Emrah Yaman**

Undersecretariat for Maritime Affairs Maritime Expert Assist.

**A volume contract may be in the form of liner or non-liner documents. The first observation in this regard is that the term 'volume contract' was used in commercial contracts to point out a certain type of Contract of Affreightment (CoA)\*. In his article, Emrah Yaman explains the Volume Contract under Rotterdam Rules.**

**Bir miktar sözleşmesi, layner veya layner dışı belgeler şeklini alabilir. Bu bağlamdaki ilk gözlem, miktar sözleşmesi teriminin, belirli bir tür kontrat taşınmasını (CoA) işaret etmek üzere ticari sözleşmelerde kullanıldığıdır. Emrah Yaman makalesinde, Rotterdam Kuralları'ndaki Miktar Sözleşmesi'ni anlatıyor.**



Miktar sözleşmeleri ile oran anlaşmaları arasında bir ayırma gitmek önemlidir. Oran anlaşmaları söz konusu olduğunda, bir taşıtan gelecekte belli bir zaman zarfında yüklenecek tahmini fakat garanti olmayan yük miktarı için bir fiyat teklifi sorabilir. Eğer taşıyan bu teklifi sunarsa, bu miktar belli bir garanti olmadığı için, bu bir miktar sözleşmesi teklifi değildir. Taşıtan münferit bir taşıma için sunulan tarifeden yararlı olsa bile, halen bir miktar sözleşmesi geçerli değildir. Uygulamada başka bir taşıyan daha düşük bir teklif sunarsa, ilk taşıyana herhangi bir miktara ilişkin bir taahhüt olmadığından, taşıtan diğer taşıyanı kullanmaya karar verebilir. Belli bir ticarete bu tip birkaç taşıyan ile bu tip oran anlaşmaları akdetmek taşıtanların çıkarıdır.

**Aşağıdaki senaryolar Rotterdam Kuralları'nda tanımlanan miktar sözleşmeleri için geçerlidir.**

#### NAZARİ DURUM 1

Belçika'daki bir çelik fabrikası, gelecek takvim yılında teslim alınacak 1 milyon ton demir cevherini FOB şartıyla bir Avustralya madencilik şirketinden satın almış olsun. Alım-satım sözleşmesinin akdedilmesinden sonra, FOB alıcı 1 milyon ton demir cevherinin Belçika'ya yıl içinde eşit olarak dağıtılmış 6 seferde taşınması için denizcilik piyasasında fiyat araştırması yapmaktadır. Sık sık bu ihale müteaddit gemi kiralama anlaşması tipinde klozlara sahip örnek sözleşme ihtiva eder. Tüm sevkiyat için her iki aylık sürelerde altı tane capesize dökme gereklidir. Bu tip sözleşme kontrat taşımaları (CoA) olarak tanımlanmaktadır. Çelik fabrikası için yük alanının güvenliğini sağlamak ve söz konusu orana ilişkin kesinlik elde etmek esas işletme amacıdır. Taşıyan için ise, kendi veya kiraladığı tonaj için istihdam garantisini sağlamaktır. Dünya hammadde ticaretinin çoğunun bu şekilde, hemen hemen tüm durumlarda limandan limana şeklindeki kontrat taşımaları çerçevesinde denizyolu ile taşındığı hesaplanmıştır. Tip, hacim, maksimum draft, yaş gibi gemi özelliklerinden başka, bu tip sözleşmelerde belli lojistik hususlar yer almamaktadır.

Bazı örneklerde, her bir sevkiyat için bir gemi kiralama sözleşmesi kullanılmaktadır. Bazen kontrat taşınmasının kendisi de, bir gemi kiralama sözleşmesi gibi işlev görür. Her iki durumda, her bir münferit sevkiyat için bir konşimento düzenlenir. Tipik bir FOB sözleşmesi çerçevesinde, FOB alıcı akdi taşıtandır, fakat konşimentoda adı yazılı taşıtan genellikle FOB satıcı olacaktır. Çünkü bu kişinin, FOB alıcı tarafından belirtilen bankaya teslim etmek amacıyla konşimentoya ihtiyacı vardır. Alıcı kısmında bu banka sıklıkla "ABC Bankası'nın emrine" şeklinde belirtilir. Bu senaryoda Rotterdam Kuralları, kontrat taşımalarına (CoA) ve gemi kiralama sözleşmesine uygulanmaz. Çünkü madde 6(1)'e göre bu tür sözleşmeler uygulama alanı dışıdır. Madde 7 uyarınca, kurallar işbu konşimentoya, bu belge, akdi taşıtan olan FOB alıcı dışında FOB satıcı / taşıtan, banka veya diğer bir hamil elinde ise, uygulanır. Satış sözleşmesi tipik bir standart FOB sözleşmesi değil ve başka bir FOB sözleşmesi olduğunda, satıcı taşıma sözleşmesini FOB alıcısı adına akdetmek zorunda olabilir. Bu tür satıcı, FOB alıcının acentesi gibi hareket etmektedir ve sonuç olarak, Rotterdam Kuralları taşıyan ve FOB satıcı arasındaymış gibi uygulanmayacaktır.



A volume contract has been defined in Rotterdam Rules as follows: "contracts for a series of shipments of a specified amount of goods during an agreed period of time. The volume estimate may be minimum, maximum or periodic" (Article 1 (2)). A document or an electrical conveyor record may be issued for each shipment. (The word volume and measurement methods refer to bulk cargoes or container cargoes in the hold of a ship.) A volume contract may become a liner or a non-liner document. The first observation in this sense is that the term volume contract is used in commercial contracts to refer to a kind of contract carriage (CoA). As part of bargain norms, Rotterdam Rules are in fact similar to U.S.A. service contracts. It is significant to differ between volume contracts and proportion agreements. In proportion agreements, there may be price bids asked for the estimate cargo volume to come in a while in the future. If the carrier presents this bid, as this volume is not certain yet, this would not be a volume contract. Even if the charterer makes use of the tariff presented for an individual carriage, the volume contract will still be invalid. If another carrier presents a lower bid in the application, as there is no amount of commitment to the first carrier, the charterer may decide the use the other carrier. In a certain trade, making these types of proportion agreements with several carriers is for the good of charterers. The following scenarios are for volume contracts defined in Rotterdam Rules

#### THEORETICAL CASE 1

Let's suppose a steel factory in Belgium bought 1 million ton iron ore to be delivered in the next calendar year from an Australian mining company with FOB condition. After drawing up emptiovenditio, FOB buyer makes a price out in maritime market in order to carry 1 million ton iron ore to Belgium in six times equally distributed in a year. This tender often involves a sample contract with clauses of an individual charter party. Six capesize founders is required for all shipment in every two months. These kinds of contract carriages are defined as (CoA). Providing security of the cargo area for steel plant and obtaining accuracy of the said proportion is the organization's purpose. For the carrier, it ensures employment for its own tonnage of the tonnage it has chartered. It has been calculated that most of the world's raw material trade is made this way and carried by sea within



### NAZARİ DURUM 2

Güney Afrika'da tüketim malları dışında imal edilmiş mal ihracatçısı bir şirket, muhtelif teslimat şartlarıyla, C ve D INCOTERMS ile dünyanın çeşitli yerlerine ürünlerini satmaktadır. İhracatçı gelecek takvim yılında Avrupa'daki yerler için (yaklaşık 20.000 TEU), Birleşik Devletler'deki yerler için (yaklaşık 30.000 TEU) ve Uzakdoğu için (yaklaşık 40.000 TEU) yapılacak sevkiyatlara yönelik teklifleri beklemektedir. Haftalık bazda yük, belli minimum/maksimum miktarlarda yüklenecektir. Bu konteyner layner miktar sözleşmesi için tipik bir gerekliliktir. Uzakdoğu sözleşmesini kazanan taşıyan, haftada ortalama 770 TEU'luk kısmı taşıyacaktır. Bu sözleşmeler limandan limana taşımacılığı veya bir tarafta veya her iki taraftaki multimodal taşımacılığı kapsayabilir.

Bu senaryoda, Rotterdam Kuralları'nın uygulanıp uygulanmayacağı yazılış tarzına göre değişir. Bir gemideki slot charter olarak kaleme alınırsa, madde 6(1) ışığında kurallar uygulanmayacaktır, fakat madde 7'ye göre kurallar taşıyan ve yüklerin alıcısı /gönderileni olarak, konşimentonun hamili üçüncü şahıs aramış gibi uygulanacaktır. Eğer miktar sözleşmesi geminin bir alanının kiralanması gibi kaleme alınmaz ise, kurallar miktar sözleşmesine ve bu sözleşme çerçevesinde yapılan her bir münferit sevkiyat için uygulanacaktır. Bu tip miktar sözleşmesinde yükler teslim koşullarıyla satıldığı için satıcının taşımanın riskini taşımasına rağmen, ihracatçı Lahey-Visby Kuralları'nda öngörülenden daha az bir taşıyan sorumluluğu dilemeyecektir. Bu durum D-INCOTERMS şartlarında bir satıcı taşıma sözleşmesini normal şartlarda akdetmek zorunda olduğu için böyledir.

the framework of the contract carriages from port to port in almost all cases. There are certain logistic matters in these contracts other than the ship characteristics such as the type, volume, maximum draft, age. In some examples, one charter party is used for each shipment: sometimes contract carriage itself functions as the charter party. In both cases, a bill of lading is issued for each individual shipment. In a typical FOB contract, the FOB buyer is the charterer of the contract but the charterer with the name written on the bill of lading is usually the FOB buyer. This is because this person needs a bill of lading to deliver to the banks defined by the FOB buyer. In buyer's part, this bank is often defined as "To the Order of ABC Bank." In this scenario, Rotterdam Rules are not applied to the contract carriages (CoA) and vessel charter parties. Because, according to Article 6(1), these contracts are outside the application areas. According to Article 7, the Rules may be applied to this bill of lading unless this document is not with FOB buyer / charterer, bank or another holder other than the FOB buyer who is the charterer. The sales contract is not a typical standard FOB contract and in case of another FOB contract, the seller may have to draw up the seller's carriage contract on behalf of the FOB buyer. Such a seller acts like an agency of the FOB buyer and as a result Rotterdam Rules will not be applied as if between the carrier and the FOB seller.

### THEORETICAL CASE 2

An exporter in South Africa producing goods other than consumption goods sells its products to various places in the world with individual delivery conditions through C and D INCOTERMS. The exporter expects bids in the next calendar year as approximately 20.000 TEU for the places in Europe, 30.000 TEU for those in United States and 40.000 TEU for those in Far East. On weekly basis, certain minimum/maximum volumes will be cargo ed. This container liner is a typical





### NAZARİ DURUM 3

Bir otomobil imalatçısı otomobil parçalarını deniz aşırı bir montaj fabrikasına göndermek istemektedir. Taşıma sözleşmeleri büyük miktarlar ve özel lojistik özellikler ihtiva edebilir. Bu tür durumlarda taşıyan ve alıcı genellikle aynı iktisadi kişiliğe ait olmaktadır ve hiçbir ticari finans bankası söz konusu değildir. Eğer ki, satıcı miktar sözleşmesini alıcı adına akdederse, Rotterdam Kuralları münferit sevkiyat çerçevesinde düzenlenen konşimentoya uygulanmayacaktır, çünkü üçüncü taraf söz konusu değildir. Eğer sözleşme geminin kiralanmasına dair sözleşme şeklinde ifade edilmez ise, kurallar miktar sözleşmesine ve bunun altındaki münferit sözleşmelere uygulanacaktır. Bu tür durumda, satıcı taşıyan ile madde 80 dâhilinde herhangi bir özel şartla anlaşılabilir. Güç dengesi, sıklıkla tüm sonuçlarıyla yük ilgilileri tarafında kalmaktadır.

Yukarıdaki miktar sözleşmesi mefhumu ile uyumlu senaryolardan bellidir ki, küresel arz zinciri yönetiminin bir kısmını teşkil eden kesintisiz taşımacılık etkinliği büyük ölçüde artmıştır. Küresel arz zinciri yönetiminin amacı; pazaryerini, dağıtım şebekesini, imalat ve montaj sürecini ve tedarik aktivitelerini birbirine bağlayarak müşteri memnuniyetini sağlamaktır. Teknolojik gelişmeler, günümüz işletme modelleri ve ticaretin küreselleşmesi, taşıyan ve taşıtan arasında en iyi şekilde miktar sözleşmesi kavramı ile yerine getirilen akdi düzenlemeler yapma ihtiyacı yaratmıştır. Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanındaki miktar sözleşmeleri ve denizyolu artı yaklaşımı, küresel arz zinciri yönetim olgusu için de aynı şekilde önem arz etmektedir.

#### Açıklamalar:

\* Kiracı veya bazı durumlarda armatörün bir malın taşınmasını üstlenmesi şeklindedir. Bu tipte miktar ve cins bellidir. Kontratın tamamlanması için bir zaman belirlenmiştir. Tamamlanmaması halinde cezai birtakım mesuliyetler ortaya çıkar. Mal belirli aralıklarla taşınır. Her seferde taşınacak miktarda önceden kararlaştırılmıştır. Kısa bir gidış dönüş seferini kapsayabileceği gibi, 2-3 yıllık bir zamanı da içerebilir.

\* Rotterdam Kuralları'na göre FOB satıcı belgede adı geçen taşıyandır.

\*\*CoA geminin bir alanının kullanımına yönelik bir mukaveledir.

\* Bir sefer veya zaman çarteri tahtında bir slot çarterin geminin konteyner taşıma kapasitesinin sadece belli bir kısmını kullanma hakkı vardır.

requirement for a volume contract. The carrier winning the Far East contract will carry an average part of 770 TEU in a week. These contracts may cover port to port carriage or carriage of one party or two parties multimodal carriage. In this scenario, whether Rotterdam Rules may be applied or not depends on its writing style. If written as the slot charter in a vessel, the rules will not be applied in the light of article 6(1), however according to article 7 will be applied as if the rules are between the carrier and the receiver of the cargoes/consignee as the third party holder of the bill of lading. If the volume contract does not mention the chartering of a section of the vessel, the rules will be applied for each individual shipment made to the volume contract and within the framework of this contract. In such a volume contract, as the cargoes have been purchased with delivery conditions, although the seller has the carriage risk, the exporter will not wish a carrier responsibility less than the one anticipated in Lahey-Visby Rules. This situation is so because a seller has to draw up a carriage contract in normal conditions according to D-INCOTERMS terms.

### THEORETICAL CASE 3

An automobile manufacturer wants to send the automobile parts to a montage plant overseas. The carriage contracts may include large volumes and special logistic properties. In this case, the charterer and the buyer should usually have the same economic identity and there is not commercial financial bank in question. If the seller draws up the volume contract on behalf of the buyer, Rotterdam Rules will not be applied to the bill of lading issued within the frame of individual shipment because there is no third party in question. If the contract does not express a charter party the rules will be applied to the volume contract and the individual sub contracts. In this case, the seller may agree with the carrier with any special conditions within article 80. The power balance often stays with all its results on the side of those concerned the cargo.

It is certain from the scenarios in harmony with the above concept of volume contract that continuous carriage activity constituting a part of global supply chain management has substantially increased. The purpose of global supply chain management is to connect marketplace, distribution network, production and montage processes and supply activities to each other and thus provide customer satisfaction. Technological advancements and today's management models and globalization of trade have created a need for making contractual arrangements which is best managed by the concept of volume contract between the charterer and the carrier. The volume contracts within the application areas of Rotterdam Rules and seaway plus approach are also important for the global supply chain management fact.

#### Descriptions

\* The way the charterer or in some cases the ship owner undertaking the carriage of the goods. In this type, the volume and the kind are certain. There is a determined time for the completion of the contract. In case the contract is not completed, some criminal liabilities occur. The goods will be periodically carried. Each time, the volume to be carried is predetermined and agreed. It may include a short navigation as well as a 2-3 years time.

\* according to Rotterdam Rules, the FOB seller is the charterer on the document

\*\* CoA is an agreement regarding the use of a part of the vessel.

\* Under a navigation or a time charter, a slot charterer has the right to use only a certain part of the vessel's container carriage capacity.

## Üye Tanıtım / Introduction of GESAD Members

## SHIP INDUSTRY

**ANT DENİZCİLİK İNŞAAT SANAYİ**

2005'te kurulan Ant Denizcilik Çelik Konstrüksiyon İnşaat San. ve Tic. Ltd. Şti., gemi ve yatların panel, izolasyon, havalandırma, ince sac kaplama, zemin kaplama, yaşam köşkü masif kaplama, yaşam mahalli, kaptan ve çarçkı kamaraları, kargo kontrol odası makine kontrol odası ve özel imalat mobilya işlerini itina ile yapmaktadır.

**Adres : Aydıntepe Mahallesi Yavuz Caddesi No:21 İçmeler - Tuzla / İstanbul**

**Merkez Tel : +90 216 494 28 01**

**Merkez Faks : +90 216 494 28 02**

**Fabrika Tel : +90 216 393 53 45**

**Fabrika Faks : +90 216 393 53 46**

**E-Posta: info@antdenizcilik.com**

**ANT DENİZCİLİK İNŞAAT SANAYİ (MARITIME CONSTRUCTION INDUSTRY)**

Established in 2005, Ant Denizcilik Çelik Konstrüksiyon İnşaat San. ve Tic. Ltd. Şti. operates in panel manufacturing, isolation, air conditioning, thin-sheet covering, floor covering, living section massive covering, manufacturing of accommodation, captain's room and mechanics' room, cargo control room, machine control room and special manufacturing furniture works.

**Address : Aydıntepe Mahallesi Yavuz Caddesi No:21 İçmeler - Tuzla / İstanbul**

**Head Office Tel. : +90 216 494 28 01**

**Head Office Fax : +90 216 494 28 02**

**Factory Tel. : +90 216 393 53 45**

**Factory Fax : +90 216 393 53 46**

**E-Mail: info@antdenizcilik.com**

**İZZET ÇAKAN GEMİ MALZEMELERİ**

Denizcilik sektörünün köklü kuruluşlarından olan İzzet Çakan Gemi Malzemeleri Pazarlama A.Ş., çeyrek asırdan fazladır bu faaliyetini sürdürmektedir. Ürettiğimiz her mamul, bütün üretim aşamalarında titizlikle imalat kontrolleri ve son muayeneleri yapıldıktan sonra satışa sunulmaktadır. Sürekli olarak ürünlerimizin ve hizmetlerimizin kalitesini artırmak, müşterilerimizin ihtiyaçlarını mümkün olduğunca aşarak memnuniyetini sağlamak, her zaman değişmez ilkimiz olmuştur. Bu ilkimizin sonucu olarak 2000 yılında NQA Firması'ndan ISO 9002 Kalite Sistem Belgemizi almış bulunmaktayız. Ayrıca şu anda imalatını yapmakta olduğumuz Kaverli Çelik Gönye Vana için 1999 yılında ABS ve 2001 yılında da, Türk Loydu'ndan "Tip Onay" belgelerimizi aldık. Müşterilerine hizmette hep daha fazlasını hedefleyen şirketimiz, alüminyum hava firar başlığı, pnömomatik, yaylı ve telli ani kapama vanaları için Breau Veritas'a başvurusunu yapmış, gerekli test işlemlerini bitirmiş ve tip onay sertifikasının düzenlenmesini beklemektedir. Buna ilaveten ABS kuruluşuna "Hava Firar Başlığı" için yapılan başvurumuz da sonuçlanmış olup, Tip Onay Sertifikası beklenmektedir. Sektörde bulunan bir boşluğu doldurması amacıyla hazırladığımız bu tanıtımın beklentilerimizi karşılamaşını diler, hayırlı işler temenni ederiz.

**Adres : Rauf Orbay Caddesi G. 48 Sokak No:5 Tuzla - İstanbul**

**Tel : +90 (216) 446 34 26 & 27**

**Faks : +90 (216) 446 01 69**

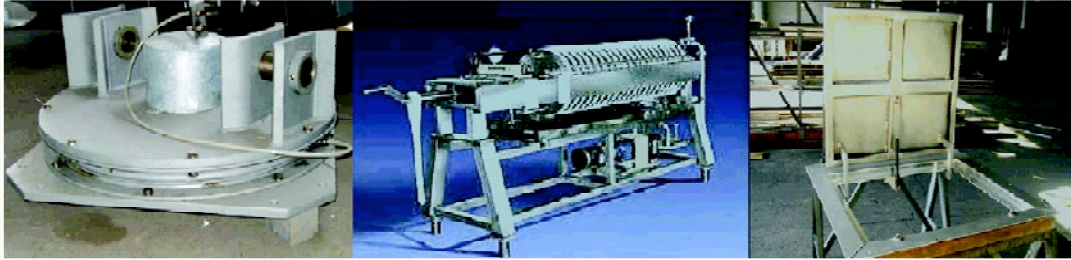
**İZZET ÇAKAN GEMİ MALZEMELERİ (SHIP MATERIALS)**

Our company has been active for more than quarter of a century, as one of main companies of maritime industry. All products that we produce them with great care in each step, are given our shops after then all last controls are completed. We have an immutable essential that always to increase the quality of our products and services by exceed of requirements of our clients insofar as one is able. In a result of our essential, we have achieved to gain ISO 9002 Quality System Certification from NQA Organization in 2000. Also, we have achieved to gain Type Approval for Caver Steel Angle Valve which we have produced, from ABS Organization in 1999 and from TURK LOYDU in 2001. Our company that always works to serve for more have applied to BREAU VERITAS and ABS for type approval of Aluminium Air Pipe Head, Quick Closing Valves (with pneumatic, spring and wired) and their tests were completed, so we are waiting for arrangement of these certifications subject to type approval of them. We hope that the catalogue will meet expectations and fill a gap in our sector.

**Address : Rauf Orbay Caddesi G. 48 Sokak No:5 Tuzla - İstanbul**

**Tel : +90 (216) 446 34 26 & 27**

**Fax : +90 (216) 446 01 69**

**SONTEK MÜHENDİSLİK**

2005'te kurulan Sontek Mühendislik Gemi Makine İnşaat San. ve Dış Ticaret Ltd. Şti., ileri teknoloji, çok amaçlı depolama tankları, müşteri odaklı çağdaş hizmet anlayışı ile endüstri ve yapı sektörlerinin hizmetine sunuyor. İşimiz; kullanıcı memnuniyetini en üst düzeyde karşılayabilecek çok amaçlı depolama tanklarını yaşamla buluşturmak. Bunun için; branşında güvenilir bir yelpazeye, konusunu "özel uzmanlık alanı"na dönüştürmüş mühendis ve teknisyen kadrosuna sahibiz. Hedefimiz; SONTEK'in Türkiye'nin markası olmasıdır.

**Merkez Adres:** Bağdat Caddesi No: 188/3 PK. 34865 Atalar-Kartal / İstanbul  
**İmalat Adres:** Atatürk Caddesi Birmes Yapı Kooperatifi B8 No: 24 Aydınlı-Tuzla/İstanbul  
**Merkez Tel :** + 90 216 383 84 83 - 383 77 11  
**Merkez Faks :** + 90 216 383 86 83  
**İmalat Tel :** + 90 216 394 11 66  
**İmalat Faks :** + 90 216 394 23 99  
**E-Posta:** [sontek@sontekmuhendislik.com](mailto:sontek@sontekmuhendislik.com)

**SONTEK MÜHENDİSLİK (ENGINEERING)**

Sontek Mühendislik Gemi Makine İnşaat San. ve Dış Ticaret Ltd. Şti. was established in 2005 and offers its services to industry and building sectors with its advanced technology, multi-purpose storing tanks, customer-focused contemporary service understanding. We aim to provide multi-purpose storing tanks that would meet user satisfaction in highest level. For this purpose, we have a team of reliable engineers and technician expert in their fields, turned their expertise into specialties. Our goal; SONTEK, Turkey's brand...

**Head Office Address:** Bağdat Caddesi No: 188/3 PK. 34865 Atalar-Kartal / İstanbul  
**Factory Address :** Atatürk Caddesi Birmes Yapı Kooperatifi B8 No: 24 Aydınlı-Tuzla/İstanbul  
**Head Office Tel. :** + 90 216 383 84 83 - 383 77 11  
**Head Office Fax :** + 90 216 383 86 83  
**Factory Tel :** + 90 216 394 11 66  
**Factory Fax :** + 90 216 394 23 99  
**E-Mail :** [sontek@sontekmuhendislik.com](mailto:sontek@sontekmuhendislik.com)

**KİNSİZLER ELEKTRİK GEMİ İNŞ. SAN. TİC LTD. ŞTİ.**

Kinsizler Elektrik, 1976 yılında Tuzla'da kuruldu. Bu tarihten 1980 yılına kadar ağırlıklı olarak tesisat işleri yapan firma, 1980 yılından itibaren gerek müessesenin konumu, gerekse Tuzla'nın gelişmeye açık bir yapısı olduğundan çalışma alanlarını genişletmiştir. Bu alanlar içerisinde bobinaj, orta ve alçak gerilim panoları, trafo merkezleri ve enerji nakil hatları eklenmiştir. 1984'ten sonra Tuzla Tersanelerinin yapımı ile başlayan trafo merkezleri, OG. Hatları kompanzasyon sistemleri, OG. ve AG. panoları firmanın ana çalışma sahalarını oluşturmuştur. 1993 yılında Kinsizler Mühendislik Elektrik Makine Gemi İnşaat Taahhüt Sanayi ve Tic. Ltd. Şti. unvanını alarak kurumsallaşan şirket, bu tarihten itibaren birçok sanayi sitesi, tersane ve fabrikanın OG. ve AG. tesislerini başarı ile kurup devreye almıştır. Bu tesislerin müşavirlik ve danışmanlık hizmetleri de yine firma tarafından verilmektedir. Şirket ayrıca trafo bakımı, yağ değişimi ve treatment işlemlerini kendi bünyesinde bulunan trafo bakım mobil servis hizmetleri içerisinde yapmaktadır.

**Adres :** Aydıntepe Mah.Yavuz Cad.No:6/B Tuzla-İST.  
**Telefon :** + 90 216 392 38 00  
**Faks :** + 90 216 392 35 65  
**E-Posta :** [bilgi@kinsizler.com.tr](mailto:bilgi@kinsizler.com.tr)  
**URL :** [www.kinsizler.com.tr](http://www.kinsizler.com.tr)

**KİNSİZLER ELEKTRİK GEMİ İNŞ. SAN. TİC LTD. ŞTİ.**

Kinsizler Elektrik was founded in 1976 in Tuzla. Engaging in mostly installation works between that date and 1980, the firm has extended the fields of business since 1980 due to the location of the organization and also due to the nature of Tuzla open to further development. These fields include winding, medium and low voltage boards, transformer centers and power transmission lines. With the construction of the Tuzla Shipyards after 1984, transformer centers, compensation systems for MV lines and LV and HV boards have become the main business fields of the firm. Having become corporate after receiving the business name Kinsizler Mühendislik Elektrik Makine Gemi İnşaat Taahhüt Sanayi ve Tic. Ltd. Şti. In 1993, the company has constructed and commissioned LV and HV facilities for many industrial zones, shipyards and factories. Consulting and advising services for these facilities are also provided by the same firm. The company also provides transformer grease maintenance, grease replacement and treatment operations within the scope of the transformer maintenance mobile services.

**Address :** Aydıntepe Mah.Yavuz Cad.No:6/B Tuzla-İSTANBUL  
**Tel :** + 90 216 392 38 00  
**Fax :** + 90 216 392 35 65  
**E-Mail :** [bilgi@kinsizler.com.tr](mailto:bilgi@kinsizler.com.tr)  
**URL :** [www.kinsizler.com.tr](http://www.kinsizler.com.tr)



## SHIP INDUSTRY

**ONURSAN GEMİ İNŞA ONARIM**

1983 yılında kurulan Onursan Gemi İnşa Onarım Tic. Ltd. Şti., halen İstanbul Tuzla Bölgesi'nde genel müdürlük, yangın ve can salı servis istasyonlarıyla hizmet vermektedir. 1994 yılından itibaren de, Mersin ve İskenderun'daki şubelerimizle Türkiye dahilindeki tüm limanlarda 24 saat hizmet verebilme olanağına sahip olduk. Verdiğimiz servis hizmetlerinin dünyadaki saygın klas kuruluşları tarafından onaylı olması ve bunun yanında IMO dahilinde alanımızdaki tüm kural-bilgi ve yenilikleri sürekli takip etmemiz, bizleri teknik olarak da donanımlı kılmıştır. Servis firması olmanın dışında, gemi-donatım ve malzeme tedariki alanında da hizmetlerimizi sürdürmekteyiz. 2003 yılında ISO 9001 belgesini alarak, kalite yönetimindeki profesyonelliğimizi de tescil ettirmiş bulunuyoruz. 2003 yılı aynı zamanda UNITOR'un Türkiye yetkili servis temsilciliğinin Onursan'a verildiği yıl olarak da, bizim açımızdan büyük önem taşımaktadır. Dünyaca güvenilen ve bilinen bir markanın temsilcisi olarak, kalitenin temsilciliğini yapmaktan da kıvanç duyuyoruz.

**Adres : İçmeler Rauf Orbay Caddesi Gül Sokak No:8 Tuzla / İstanbul**

**Tel : +90 216 395 82 27 / 395 87 81**

**Faks : +90 216 395 04 60**

**E-Posta : onursan@onursan.net**

**URL : www.onursan.net**

**ONURSAN GEMİ İNŞA ONARIM (SHIPBUILDING REPAIR)**

Established in 1983, Onursan Gemi İnşa Onarım Tic. Ltd. Şti. continues its operations in İstanbul Tuzla Region with its head office, fire and life boat service stations.

Since 1994, we have had the opportunity to serve 24/7 at all ports throughout Turkey with our branches in Mersin and İskenderun. The fact that our services are certified by world-class classification institutions and we follow all regulations, information and innovations in our filed within the scope of IMO has made us equipped in technical terms. Besides being a service company, we also continue our ship-equipment and material provision services. In 2003 we obtained our ISO 9001 certificate and proved our professionalism in quality management. 2003 is also an important year for us, as UNITOR granted authorized service representation for Turkey to Onursan. As a representative of a trusted and recognized brand in the world, we are proud of representing the quality.

**Address : İçmeler Rauf Orbay Caddesi Gül Sokak No:8 Tuzla / İstanbul**

**Tel : +90 216 395 82 27 / 395 87 81**

**Fax : +90 216 395 04 60**

**E-Mail : onursan@onursan.net**

**URL : www.onursan.net**

**GEPA FIBERGLASS SANAYİ**

1982 yılında kurulan Gepa Fiberglas San. Tic. AŞ., üretimini İstanbul Tuzla'da bulunan 5000 metrekare kapalı alana sahip modern tesislerinde yapmaktadır. Ürettiği ürünler arasında kurtarma botu, can kurtaran sandalları, tahliye botları vs. bulunmaktadır. Ürünler yüksek ısıya dayanıklı malzemelerden üretilmekte ve uluslararası standartlarda kalite belgeleri bulunmaktadır.

**ADRES: Tersane Yolu Yan Sanayi Bölgesi Yakamoz Sokak, No:10 Aydıntepe Tuzla - İSTANBUL / TÜRKİYE**

**Tel : +90 216 392 93 96**

**Faks : +90 216 392 20 64**

**E-Posta : info@gepafiberglass.com**

**URL : www.gepafiberglass.com**

**GEPA FIBERGLASS SANAYİ**

Gepa Fiberglas San. Tic. AŞ., founded in 1982, manufactures in its modern facilities of 5000 m2 closed area in İstanbul, Tuzla. Its manufactured products range include rescue boat, rescue rowboats, discharge boat, etc. The products are manufactured by heat resistant materials and have quality certificates in international standards.

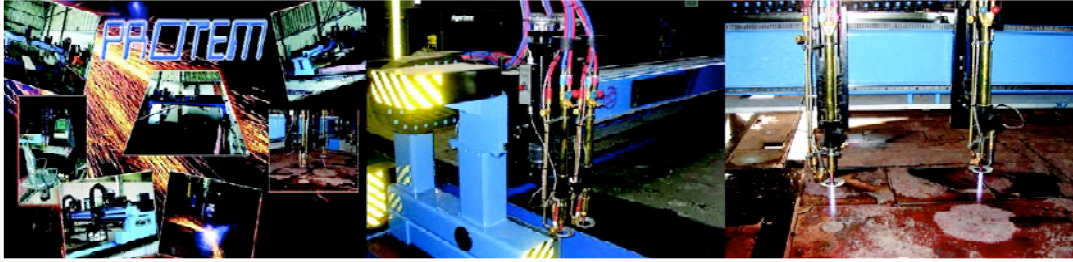
**ADDRESS : Tersane Yolu Yan Sanayi Bölgesi Yakamoz Sokak, No:10 Aydıntepe Tuzla - İSTANBUL / TÜRKİYE**

**Tel : +90 216 392 93 96**

**Fax : +90 216 392 20 64**

**E-Mail : info@gepafiberglass.com**

**URL : www.gepafiberglass.com**

**PROTEM KAYNAK ve KESMA SİSTEMLERİ**

2001 yılında kurulan PROTEM Kaynak ve Kesme Sistemleri Makine San. ve Tic. Ltd. Şti., kaynak makineleri ve kesme sistemleri konusunda tamir-bakım ve yedek parça satışı ile pazardaki yerini almış ve 2002 yılından itibaren CNC kontrollü sac kesme tezgahlarının imalatına başlamıştır. Kaliteli üretim ve yedek parça, hızlı servis, ekonomik çözüm anlayışı ile sektöre hizmet vermeye ilke edinmiş ve bu hassasiyetini üretimine de yansıtmıştır. PROTEM köklü ve yaygın dağıtım kanalı, geniş ürün yelpazesi, güçlü ve tecrübeli teknik kadrosu, eğitim ve danışmanlık hizmetleri, yaratıcı ve ekonomik çözümleri ile metal endüstrisine hizmet vermektedir.

**Adres : Güzelyalı Mahallesi Türbe Sokak No: 15 Güzelyalı-Pendik / İstanbul**  
**Tel : +90 216 392 96 16**  
**Faks : +90 216 392 86 30**  
**E-Posta : info@protemkaynak.com**  
**URL : www.protemkaynak.com**

**PROTEM KAYNAK ve KESMA SİSTEMLERİ (WELDING AND CUTTING SYSTEMS)**

Established in 2001, PROTEM Kaynak ve Kesme Sistemleri Makine San. ve Tic. Ltd. Şti., has market its place in the market with its repair-maintenance and spare part sales in welding machines and cutting systems and started to manufacturing of CNC-controlled sheet cutting plants in 2002. With an understanding of quality manufacture and spare part, fast service and economics solutions, it has adopted the principle of providing quality service to the industry and reflected this principle to its manufacturing. PROTEM, with its rooted and widespread distribution channel, wide product range, strong and experienced technical staff, education and consultancy services, creative and economic solution, serves to the metal industry.

**Address : Güzelyalı Mahallesi Türbe Sokak No: 15 Güzelyalı-Pendik / İstanbul**  
**Tel : +90 216 392 96 16**  
**Fax : +90 216 392 86 30**  
**E-Mail : info@protemkaynak.com**  
**URL : www.protemkaynak.com**

**YALIZ SİNİ TIBBİ GAZLAR A.Ş.**

Firma, 1972 yılında tamamen özsermaye ile Gebze- Kocaeli'nde kurulmuş olup, yaklaşık 37 yıldır bu sektörde hizmet sunmaktadır. 1990'lı yılların başında İmes Organize Sanayi Bölgesi'nde açtığı ikinci dolun tesisi ile dağıtım ağını genişletip, Marmara Bölgesi'nde hizmetini artırmıştır. 2005 yılında da Çerkezköy Organize Sanayi Bölgesi'nde bir dolun ünitesi daha hizmete girmiş bulunmaktadır. Bu ünite beş bin metrekarelik alanda faaliyet göstermeye başlamıştır. Firma, daha önce uzun yıllar başka bir firmaya ait marka ile ürünlerini pazarlamakta idi. Ancak 2000'li yıllarda "Yalı" markasını tescil ettirip, yeni markası ile hizmet vermeye başlamıştır. Sektörde müşteriye verdiği önem ve iş prensiplerine olan sadakatleri firmayı başarıya taşımış olup, bağlı oldukları bölgenin çoğunluğuna hizmet vermelerine olanak sağlamıştır. Firma gemi sanayisi ağırlıklı olarak tüm endüstride kullanılan sınırlı gazların tedarikini sağlayıp, transit gemilerde kullanılan dünya standartlarındaki ünitor oksijen ve asetilen tüplerinin de tedarikini sağlamaktadır. Özellikle Tuzla ve Yalova bölgesinde ağırlıklı hizmet verilmektedir. Ayrıca tersane imalat sektöründe tüketimi yoğun olan firmalara tank kurulumu ile likit oksijen hizmeti de verilmektedir. Son olarak 2007 yılı içinde Adapazarı Organize Sanayi Bölgesi'nde dördüncü ünitesini Adapazarı ve civarı sanayisinin hizmetine sunmuştur. Firma bilgilere teknik ekibi ve uzman pazarlama kadrosuyla daha uzun yıllar bu sektöre hizmet vermeye devam edecektir.

**Adres : Hükümet Cad. No:155 Gebze - Kocaeli / Türkiye**  
**Tel : +90 262 641 45 29**  
**Faks : +90 262 641 57 64**  
**E-Posta : info@yaliz.com.tr**  
**URL : www.yaliz.com.tr**

**YALIZ SİNİ TIBBİ GAZLAR A.Ş.**

The firm was founded in 1972 in Gebze - Kocaeli using equity capital solely and it has been providing services in this sector for approximately 37 years. In early 1990's, it extended its distribution network with the second filling plant opened in İmes Organized Industrial Zone and it also intensified services in the Marmara Region. And in 2005, another filling unit became operable in Çerkezköy Organized Industrial Zone. This unit started operations on an area of five thousand square meters. The firm used to market its products under a brand of another firm for long years. However, in 2000's, the "Yalı" brand was registered and the firm started to provide services under the new brand. The care for the customer and the loyalty to the business principles resulted in success in the sector for the firm, enabling the firm to serve to the majority of the relevant region. The firm enables the supply of the industrial gases used in the entire industry with the emphasis on vessel industry and also enables the supply of the ünitor oxygen and acetylene tubes of world standards used in transit vessels. The firm serves especially in Tuzla and Yalova region. Moreover, it can also provide liquid oxygen services with tank installation for the firms with intense consumption in shipyard manufacturing sector. Finally, the firm offered the fourth unit in Adapazarı Organized Industrial Zone in 2007 for serving the industry in and around Adapazarı. The firm will continue serving this sector for many more years to come with its technical staff and specialized marketing personnel.

**Address: Hükümet Cad. No:155 Gebze - Kocaeli / Turkey**  
**Tel : +90 262 641 45 29**  
**Fax : +90 262 641 57 64**  
**E-Mail : info@yaliz.com.tr**  
**URL : www.yaliz.com.tr**

# Gemileri ve Kayıkları ile Fırat

Fırat Nehri'nin ulaşımında ilk kullanımı askeri amaçlar için olmuştur. Asurilerin çivi yazılı kitabelerinden anlaşıldığı kadarıyla; Sanherib, Basra Körfezi'ni geçmek için gemilere ihtiyacı olduğunda, bunları Til-Basrip'te (Birecik'te) inşa ettirmiş ve Fırat boyunca aşağı indirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu da, askeri ve sivil amaçlar için Fırat ve Dicle nehirlerinden ulaşım yolu olarak yararlanmıştır. Fırat Nehri'nin güneye aktığı ve düzlüğe kavuştuğu noktada Birecik yer alır. Birecik, tarihin en eski dönemlerinden itibaren nehir ulaşımında bir iskele görevi görmüştür. Ayrıca, İpek Yolu'nun iki kolundan birisi olan güney güzergahının ilçeden geçmesi ve nehrin karşı tarafına geçişin sağlandığı noktada oluşuyla Birecik, önemli

## The Euphrates with Its Ships and Boats

**Did you know that ships had floated across Euphrates River and that passengers and goods had been carried via ships in the past? This issue of our magazine will take you back to the 18th century and introduce the ships connecting the two coasts, the shipyard and the trade in the region.**

**Geçmişte Fırat Nehri'nde gemilerin süzülüp gittiğini, uzun yıllar yolcu ve eşyaların gemilerle taşındığını biliyor muydunuz? Bu sayımızda sizleri 18. yüzyıla götürüp, iki kıyıyı birleştiren gemileri, tersaneyi ve bölgedeki ticareti anlatacağız.**







bir avantaj sağlamıştır. Nehir nakliyatı, tersane, iskele işletmesi, kendir üretimi ve küçük imalathaneler, geçmişte Birecik ekonomisini önemli bir noktaya taşımıştır. Birecik, tarihsel süreçte nehir taşımacılığı avantajını en iyi kullanan kentlerden olmuştur. Burası 16. yüzyılda Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin altıncı büyük ve kalabalık şehri unvanına sahipti. Bir iskele ve tersaneye sahip olan Birecik, bu dönemde yıllık 180 bin akçe tutarında gelir elde etmiştir. Fırat Nehri'nde sadece kayıklar değil, gemiler de nehir boyunca insan ve yük taşımışlardır. Kimi zaman savaşlar için cephane yüklü gemilere yol vermiştir Fırat, kimi zaman da Bağdat'a tacirlerin mallarını ulaştırmış, bereket ve zenginlik olarak akmıştır bir coğrafyadan, diğer coğrafyaya. Ulaşımın en kolay yolu olmuştur Fırat. Ne var ki, Fırat'ın suyu hep dingin akmamıştır. Sular kabardığında, iki kıyıyı birleştirmeye çalışan yüzlerce hayatı da çekip almıştır içine.

#### **Bir iskele, bir tersane ve Fırat'tan beslenen hayatlar**

Fırat nehir yolu, 16. yüzyılın ikinci yarısında önemli ve canlı bir ticaret trafiğine sahipmiş. Osmanlı tacirlerinin yanında, Avrupalı tacirler de bu ulaşım yolunu, özellikle nehrin akış istikametini kullanmışlar. Fırat sayesinde, Birecik'ten Basra'ya ulaşmak 15 gün kadar sürermiş. Tacirler mallarını Halep ve diğer bölgelerden kervanlarla Birecik'e getirir, buradan da gemilerle Bağdat'a gönderirlermiş. Buradaki iskele ile güneyle inen gemilere, karşıdan karşıya geçiş yapan gemilere ve İpek Yolu üzerinde seyreden kervanlara hizmet verilirmiş. Öyle ki, gümrük vergisi Birecik'in önemli gelir kaynaklarından biri

Euphrates River was first used for military reasons in terms of transportation. As far as understood from the Assyrian cuneiform scripts, Sanherib had ships built in Til-Basrip (today Birecik) and sailed down the Euphrates when he needed ships for crossing the Persian Gulf. The Ottoman Empire also benefited from Euphrates and Tigris Rivers for military and civil transportation. Birecik is situated at the point where Euphrates River flows southwards and reaches a flat area. Birecik has been used as a port in river transportation since the oldest periods of the time. Moreover; Birecik has gained an important advantage thanks to the fact that the southern route of the Silk Road passes through the town and it is situated on the spot where the river allows crossing to the other bank. River transport, shipyard, port administration, hemp production and small scale manufacture houses brought Birecik's economy to an important point in the past. Birecik has been one of the towns which could take the best advantage of river transport throughout the history. It was the sixth largest and crowded city of the Southeastern Anatolia in the 16th century. Having a port and a shipyard, Birecik could gain 180 thousand silver coins a year during that period. Not only boats but also vessels have transported passengers and bulk across Euphrates River. Some times, the Euphrates led the arm-loaded vessels to war fields; some other times, it delivered merchants' goods to Baghdad, and flew as fertility and richness from one geography to another. The Euphrates has been the easiest route of transportation. However; the waters of the Euphrates have not always been calm. As waters rose, it took hundreds of life trying to unite the two banks.

## SHIP INDUSTRY



haline gelmiş. O dönemde harp malzemesi nakliyatı da, yine Fırat üzerinden gemilerle yapılmış. Cezire Bölgesi'nde çıkan kargaşayı önlemek için 1565 yılında Birecik'ten 500 küçük geminin içinde, top ve diğer harp malzemesi ile asker sevkiyatı yapıldığı, yazılı kaynaklarda da yer almıştır. Evliya Çelebi, ünlü seyahatnamesinde Birecik'teki iskelede altı reis, üç marangoz ve 54 kürekçinin bulunduğunu belirtmiştir. Bu da, iskelenin önemli bir görev yaptığını göstermektedir. 1646 yılında Birecik'i ziyaret eden Evliya Çelebi, Birecik'te müftü, nakibü'l-şraf, şehremini, gümrük ve iskele emini bulunduğunu; iskele emininin, nehir ulaşımının sağlandığı kelek ve mavna gemilerinin yönetimine baktığını belirtmiştir. Bu dönemde en çok kullanılan gemilerden biri de, "Şahtur" denilen hafif donanma gemisidir. Bu gemi aynı zamanda eşya nakli için de kullanılmıştır.

### Birecik'te nehir tersanesi

Birecik, Fırat Nehri'nden yapılan nakliyat için bir iskele konumunda olduğundan dolayı, doğal olarak tersanede burada kurulmuştur. Bu açıdan Birecik İskelesi ve Fırat, ticari ve siyasi bir öneme sahiptir. Burada kurulan tersane de, 18. yüzyıl ortalarına kadar faaliyetlerine devam etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu, Basra Filosu'nun gemi ihtiyacını karşılamak, filoyu savaş zamanlarında kuvvetlendirmek için Birecik'e bir nehir tersanesi kurmuştur. Birecik Tersanesi'nin kuruluş tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte, 16. yüzyılın ilk yarısında faaliyette olduğu sanılmaktadır. 1565 tarihli Mühimme Belgesi'ne göre de, Birecik'te bir tersane olduğu anlaşılmaktadır. Bu tarihte 300 kadar geminin Birecik'te bulunduğu yazılı kaynaklarda da belirtilmiştir. Birecik'te inşa edilen gemilerin malzemesi ise, Azas ve Kilis sancaklarından getirilmektedir. Kâtip Çelebi, 1567 yılında Birecik'te 550 parça gemi inşa edebilecek personelin mevcut olduğunu yazmıştır. 1571-1572 tarihlerinde Birecik'teki tersanede, 250 askeri ve 150 zahire gemisinin inşası için hüküm çıkarılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu, 18. yüzyılın ortalarına doğru burada Fırat Nehri için küçük bir filo meydana getirmiştir. Dergâh-ı Mualla kapıcıbaşlarından, Birecik Tersanesi'nde gemi yapımını denetlemeye memur edilen kişiye gönderilen 9 Aralık 1733 tarihli emirde, her biri 24 metre uzunluğunda olmak üzere 300 geminin, Birecik Tersanesi'nde tezgâha konulması istenmiştir. 1734 tarihli bir belgeye göre ise, Birecik Tersanesi'nde 60 nehir gemisi yaptırılmak istenmiştir. Bu gemilerden 20'sinin fırkateyn olduğu da yine belgelerden anlaşılmaktadır.

### One port, one shipyard and lives fed by the Euphrates

Euphrates river route had a significant and lively commercial traffic in the second half of the 16th century. Besides Ottoman merchants, European merchants used this transportation line, too, especially flow direction of the river. Thanks to the Euphrates, it took almost 15 days to go from Birecik to Basra. Merchants used to carry their goods in caravans from Aleppo and other areas to Birecik, and ship them to Baghdad via vessels. The port there served the vessels sailing southwards, crossing across the river and caravans traveling via Silk Road. As a consequence, customs tax became a leading income source of Birecik back then. Then, munitions used to be carried on vessels via the Euphrates, too. It was found in written records that guns and other munitions as well as soldiers had been shipped via 500 small vessels departing from Birecik to settle the riot in the Cezire Region in 1565. In his famous Seyahatname, Evliya Çelebi specified that there were six headmen, three carpenters and 54 rowers in the port in Birecik. This shows that the port played an important role. Visiting Birecik in 1646, Evliya Çelebi noted that there was mufti, chief of the prophet's descendants, police director, and customs and port security; and that the port security was in charge of administering barges allowing river transport. One of the most widely used vessels in that period was the light navy vessel named "Şahtur". This type of vessel was also used for passenger and goods transportation.

### River shipyard in Birecik

As Birecik was used as a port for transportation via Euphrates River, the port was naturally established there. In this sense, Birecik port and the Euphrates have a commercial and political importance. The port established here continued its activities by mid 18th century. Ottoman Empire established a river shipyard in Birecik in order to supply vessels for the Persian Fleet and strengthen the fleet in war time. Though it is not precisely known when Birecik Shipyard was established, it is thought that it was being used in the first half of the 16th century. Also according to the Mühimme Document of 1565, it is understood that there was a shipyard in Birecik. Written records indicates that around 300 vessels existed in Birecik in that time. Shipbuilding materials were brought from Azas and Kilis towns to Birecik. Kâtip Çelebi wrote that there were workers sufficient for building 550 pieces of vessels in Birecik in 1567. Between 1571 and 1572, an order was given for building of 250 military and 150 grain vessels in the shipyard in Birecik. Ottoman Empire formed up a small fleet for Euphrates River at this point towards the middle of the 18th century. In the order dated 9 December 1733 sent by a Dergâh-ı Mualla kapıcıbaşı (leader of those guarding the palace gates) to the officer in charge of supervising shipbuilding in Birecik Shipyard, it was ordered that 300 vessels, each with a length of 24 meters, be launched in Birecik Shipyard. Another document dated 1734 shows that it was intended to build 60 river vessels in Birecik Shipyard. Again it is learnt from the documents that 20 of those vessels were frigates.