

Gemi Sanayi

Ship Industry Magazine YIL/YEAR:4 SAYI / ISSUE:23 OCAK-ŞUBAT / January-February 2011



Türkiye'nin ÇED raporlu ilk sanayi bölgesi: Yalova GİOSB

The First Industrial Zone with EIA report: Yalova GIOSB

> **Yaşar Duran Aytaş:**

Yat sektörünün envanteri çıkıyor

The Inventory of yacht industry is coming out soon

> **Özdemir Ataseven:**

Yalova GİOSB'la dışa bağımlılığa son

End of foreign dependence with Yalova GIOSB

> **Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan:**

Yalova GİOSB'un üstlendiği görev

The task undertaken by Yalova GIOSB



OCAK-ŞUBAT /January-February 2011
Yıl/ Year 4 Sayı/Number 23

GEMİ SANAYİCİLERİ DERNEĞİ YAYIN ORGANI
Ship Industry Association News

Sahibi/ Owner

ZİYA GÖKALP

Gemi Sanayicileri Derneği Adına

Yönetim Kurulu Başkanı

Chairman of the Board on Behalf of the

Turkish Association of Ship Industrialists

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü/ Editorial Board Man.

Erhan ÖZYARDIMCI

Genel Yayın Yönetmeni/ General Director

Hakkı ŞEN

Genel Koordinatör/ General Coordinator

Ayşe OLCAY

Editör/ Editor

Derya ALTUNTEPE

Muhabir/Reporter

Özgür GÜNDÜZ

Nurçin BİRAN

Tasarım ve Uygulama/ Application and Design

Erdogan BOZKURT

Caner ÖZAY (Stajyer/Intern)

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 AlkanYıldız Teknik Üniversitesi

Alp ÖzalpGepa

Prof. Dr. Esen ÖzsanOrtadoğu Teknik Üniversitesi

Dr. Hakkı ŞenTayf Ajans

Prof. Dr. İdris Bostanİstanbul Üniversitesi

Kemal Battal

Doç. Dr. Mustafa İnseTürk Loydu

Prof. Dr. Ömer Görenİstanbul Teknik Üniversitesi

Özkan KöksalEnsar

Tunç NahiFokus Mühendislik

Gemi Sanayicileri Derneği

Evliya Çelebi Mah. Rauf Orbay Cad.

Göl Evleri E Blok, D.2 Tuzla - İst.

Telefon: +90 216 447 13 10- 11- 12

Faks: +90 216 447 13 32

www.gesad.org.tr - info@gesad.org.tr

Yayına Hazırlık / Publisher

TAYF AJANS

Salih Omurtak Sk. No:17-1 Validebağ/Koşuyolu-Kadıköy

Tel: 0216 339 13 40 - 41 Faks: 0216 339 43 50

info@tayfajans.com - reklam@tayfajans.com

Yayının Türü / Publication of Genre

Bölgesel-süreli yayındır. İki ayda bir yayımlanır.

Yayının Dili / Publication of 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

Esatpaşa Mah. Ziya Paşa Cad. No:4/1 Ege Plaza 34704

Ataşehir/İST.

Tel: 0216 470 44 70

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

> Editör / Editor8

> Önsöz / Preface12

> GESAD'dan Haberler / News From GESAD20

> Sektör Haberleri / Sectorial News30

> Akademik / Academic58

> Ahmet Dursun Alkan: Yalova GİOSB'un üstlendiği görev

Ahmet Dursun Alkan: The task undertaken by Yalova GİOSB

> Söyleşi / Interview62

> Mehmet Aksoy: Aksoy Grup ve Gelibolu Tersanesi Yön. Kur. Bşk.

Mehmet Aksoy: Chairman of Aksoy Group and Gallipoli Shipyard

> Avrupa Birliği / European Union68

> Kemal Battal: AB Bütünleştirilmiş Denizcilik Politikası

Kemal Battal: EU's Integrated Maritime Policy

> Bir Yol Hikayesi / A Road Story74

> Dr. Mustafa Koçak: Geminin anası çelikse babası kaynaktır

Dr. Mustafa Koçak: If steel is the mother to the ship, then welding is the father

GESAD Üyeler Tanıtım / Introduction of GESAD Members82

> Denizcilik Tarihi / Historical in Sea92

Sessiz Bir Saraylı Güzel S/S GÜLNİHAL

Beautiful S/S GÜLNİHAL, a Quiet Member of the Palace



Deniz çalışandan bereketini eksik etmez

Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin kuruluş çalışmalarının tamamlanması sektöre ciddi bir heyecan getirdi getirmesine, fakat iş bununla bitiyor mu? Aklımda bu soru var. Herkes her yeni şeye heyecanlanabilir ama heyecanı sürdürmek ve heyecanı getiriye dönüştürmek de gemi sanayicilerinin elinde. Gemi inşada, dünya genelinde ilk altı sıra içerisindeyiz, bu güzel bir şey elbette. Ancak kriz döneminde yapılan hatalar su götürmez bir gerçek olarak karşımızda dururken, bu hatalardan ders çıkarabilecek miyiz? En önemlisi de, kriz döneminde elimizden çıkan siparişleri geri döndürebilecek miyiz? Yapılan hataların sonuçlarını hadi öngöremedik, bari songörebilecek miyiz? Sektörde yavaş yavaş düzelmeye emareleri görülüyor, Japonya depremi orta vadede yeni bir küresel kriz yaratmazsa, 2012 yılı ortalarında gemi inşada yeniden dünya dördüncülüğüne yükselebiliriz, hatta sonraki yıllarda da çıkışımızı sürdürebiliriz. Bu kadar denizimiz, bu kadar işgücümüz varken, aklımızı da kullanır ve doğru stratejiler oluşturursak, listede üst sıralarda olmamız için hiçbir engel yok. Bunun bilincinde hareket etmeliyiz. Yalova GIOSB projesi, sektöre ciddi bir hareket getirecek, ama bunu iyi değerlendirmek lazım. Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi, gemi iskeletlerine hayat verecek nitelikli iş gücüyle kendini dünya sularına açabilir. Yeni bin yıla gireli 11 sene olmasına karşın, gemicilik sektöründe zamanın durağan olması kabul edilecek şey değil, bu nedenle nitelikli iş gücü, sektörümüz için geleceğin en büyük garantörü durumunda ve önümüzdeki dönem, bu ihtiyacı daha net bir şekilde göreceğiz. Gerçekçi olalım, Yalova GIOSB projesi güzel bir oluşum ortaya çıkardı. Güzel olanı mükemmelleştirmeye, olanı en iyi şekilde değerlendirmeye yelken açalım; "tüm engellere rağmen" değil, "pürüzsüz yollara" doğru yol alalım, zira deniz hiçbir zaman çalışandan bereketini eksik etmemiştir. Çalıştıktan sonra, hedefe doğru dikkatli adımlarla gittikten sonra her yol açıktır. "Vira Bismillah" demenin vakti henüz geçmemiştir, pusulamızı yanımıza alıp, doğru kıyıya dümen kırma vaktidir. O zaman hiçbir hedef zor olmayacaktır. Önümüzdeki günler gemi sanayicilerimiz için güzel bir gelecek vaat ediyor. Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi ülkemize, sanayicilerimize ve sektörümüze hayırlı olsun. Bu çalışmada emeği geçen herkese yürekten teşekkürler. Bir dahaki sayımızda görüşünceye dek, herkese güzellikler diliyorum. Yolumuz açık olsun...

Hakkı ŞEN
Genel Yayın Yönetmeni

Sea does not withhold its blessings from those who work

Completion of the foundation works of Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone (GIOSB) brought a great excitement to the sector, but is it enough? This is the question I have in my mind. Everybody can be excited about new things, but maintaining this excitement and turning this excitement into a yield is up to the ship industrialists. We rank 6th in the world in shipbuilding; this is a nice thing of course. However, while the mistakes made during the crisis period is an undeniable fact, can we learn from these mistakes? And most importantly, can we manage to receive back the orders we lost? Okey, we could not predict the outcomes of the mistakes made, but will be able to see after?

We started to see the signs of recovery in the sector slowly; if the earthquake in Japan would not create a new global crisis in the mid-run, we can rise to the fourth rank in the world in shipbuilding in mid 2012, and we can even continue this rise in the subsequent years. With all the seas and all the labor we have, if we can use our mind and create the right strategies, being at the top places of the list would not be a problem for us. We have to act with this conscious.

Yalova GIOSB project will bring a significant stimulation to the sector, but we have to utilize this very well. Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone will introduce itself to the world's waters with the qualified labor that will vitalize the ship frames. Even though it has been 11 years since we have entered into the new thousand-year, a stationary time is not acceptable, and therefore the qualified labor is the major guarantee for the future of our sector and we will see this need more clearly in the following period. Let's be realistic, Yalova GIOSB project has created a nice development. Let's sail to excel what is nice, utilize what we have in the best way; "let's head toward "smooth ways", not "despite all barriers"; cause the sea has never withheld its blessings from those who work. If we work hard and take careful steps toward the goal, all routes are open to us. It is not late to say "God speed"; it is time to take our compass and change our course to the right shore. Then, no goal would be difficult. The upcoming days are promising for our ship industrialists. We wish good luck to Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone for our country, our industrialists and our sector. We thank everybody who have made effort in this project. I wish you all the best until we meet at our next issue. God speed...

Hakkı ŞEN
Executive Editor

Önümüzde uzun ve aydınlık bir yol var



ZIYA GÖKALP : GESAD Başkanı

Uzun uğraşlardan, uykusuz gecelerden, Ankara'ya sayısını hatırlayamadığımız kadar gidip gelmelerden, görüşmelerden, sonra Türkiye'nin ilk ÇED raporlu Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi Projemiz, 11 Şubat 2011 tarihinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından onaylandı. Aslında bu proje sadece gemi sanayicileri yani bizler için değil, bütün Türkiye için çok önemli bir projedir. Dört buçuk yıl önce başladığımız bu projenin çalışmalarını sırasında birçok olumsuzlukla karşılaşmamıza rağmen hiçbir zaman umudumuzu ve inancımızı yitirmedik. Bu süreçte çok masraf yaptık, çok emek harcadık ama bugün geldiğimiz noktayı düşününce mutlu olmamak mümkün değil. Bugün bütün gemi sanayicilerimiz için bir dönüm noktasıdır.

A long and bright road ahead of us

ZIYA GÖKALP : Chairman of GESAD

After long efforts, sleepless nights, numerous visits to Ankara and meetings, our Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone – the first Project of Turkey with EIA report – was approved by the Ministry of Industry and Trade on February 11, 2011. Actually, this is not only very important for us, the ship industrialists, but also for the whole Turkey. Despite all problems we have faced during the works of the Project we started four and half years ago, we have never lost our hope and faith. We have made too many expenses, too much effort, but thinking the point we have come, it is not possible not to be happy. It is a breakthrough for all our ship industrialists.

I would like to express my gratitude to those who have not withheld their support from us during this long journey, particularly our Prime Minister, our State Minister Zafer Çağlayan, our Minister of Industry and Trade Nihat Ergün, our Minister of Transport Binali Yıldırım who has to resign due to the upcoming elections, Istanbul Deputy from Ak Party Prof. Dr. İrfan Gündüz who has made all kinds of effort for the project since the first day, our Undersecretariat of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu, Yalova Governor, mayors, and Chair of Yalova Chamber of Industry and Commerce Celal Özel. I would also like to thank to the members of our board of directors who have worked day and night with me for realizing this challenging project and to our second chairman Özdemir Ataseven, to our 87 contributors who have taken part in the project, and to all my colleagues for their efforts. We have implemented this diffi-

Öncelikle bu uzun yolculukta bizden desteklerini esirgemeyen başta Başbakanımız olmak üzere Devlet Bakanımız Zafer Çağlayan'a, Sanayi ve Ticaret Bakanımız Nihat Ergün'e, seçimler nedeniyle görevinden ayrılan Ulaştırma Bakanımız Binali Yıldırım'a, ilk günden itibaren proje için her türlü çabayı gösteren AK Parti İstanbul Milletvekili Prof. Dr. İrfan Gündüz'e Denizcilik Müsteşarımız Hasan Naiboğlu'na, Yalova Valimize, belediye başkanlarımıza, Yalova Sanayi ve Ticaret Odası Başkanı Celal Özel'e teşekkür ediyor ve şükranlarımı sunuyorum. Tabii ki, bu meşakkatli ve uzun soluklu projenin gerçekleşmesi için benimle birlikte gece gündüz çalışan yönetim kurulu üyelerimize, ikinci başkanımız Özdemir Ataseven'e, projede yer alan 87 katılımcımıza ve emeği geçen bütün çalışma arkadaşlarımıza da teşekkür ediyorum. Birlik ve beraberlik içinde bu zor projeyi hayata geçirerek, yeni bir döneme girdik.

Tabii iş burada bitmiyor, asıl iş şimdi başlıyor. Başlarken hedeflerimiz vardı. Öncelikle Türkiye'nin ve gemi sanayinin kalkınmasına katkı sağlamak şiarıyla yola çıkmıştık. Bu hedefimizi sürdürebilmek ve gemi sanayimizi dışa bağımlılıktan kurtarmak için şimdi daha çok çalışacak ve Yalova GİOSB'un çalışmalarını bir an önce tamamlayacağız. Sanayimizi dünya ile rekabet edebilir hale getirmemizin en önemli şartı, böyle bir kümelenme projesinin hayata geçiriliyor olmasıdır. Ülkemizin en önemli sorunlarından biri olan istihdama sağlayacağımız katkı da bizleri gururlandıracaktır.

Değerli sanayici arkadaşlarım. Büyüyen sektör, büyüyen üretim demektir. Bu da her halükârda üretim alanının büyümesi anlamına gelir. Belki de sektörümüzün geleceği açısından en önemli kısım buydu. Farklı bir ifade ile yeteri kadar alan yoksa, yeteri kadar da üretici yoktur. Bu sebeple de, sektör bu teçhizat eksikliğini dışarıdan ikame eder. Böylesi bir durumda bir gemi için nasıl "yerli üretim"

diyebiliriz? Yalova GİOSB'un kurulması ile birlikte, artık bu gerçekleşecek. Bizim hem sektörümüzün, hem de ekonomimizin gelişimi için en önemli hedefimiz buydu. Neredeyse bu hedefimize ulaştık diyebiliriz. Ayrıca Yalova GİOSB sayesinde Ar-Ge çalışmalarına ağırlık verebileceğimiz gibi, dünya ile rekabet edebilir hale geleceğiz. Yurtdışından şimdiden bölgeye yatırım yapmak isteyen firmalar bağlantıya geçmeye başladı. Bu daha başlangıç...

Bu arada Avrupa Birliği (AB) Gemi Sanayicileri Birliği'nin üyesi olarak, Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin, kümelenme, teknoloji-iletisim ağı paylaşımı konulu 4 milyon Euro bütçeli bir proje taslağını, Avrupa Gemi Ekipman Konseyi (EMEC) vasıtasıyla Avrupa Komisyonu'na da sunduk. Hedeflerimiz büyük, bundan sonra daha da çok çalışarak birlik ve beraberlik içinde bütün hedeflerimizi gerçekleştireceğiz. Uzun zamandır bu proje için emek veriyoruz ve bugün bulunduğumuz noktada olmak hepimizi heyecanlandırıyor. Projemizin ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Diğer taraftan seçimlere 3 aydan az bir zaman kaldı. Uzun zamandır değişik vesilelerle birlikte çalıştığımız sektörümüzün yakından tanıdığı isimler seçimlerde adaylıklarını açıkladılar. Kültür ve Turizm Bakanlığı Müsteşarı İsmet Yılmaz, Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Suat Hayri Aka, DLH Genel Müdürü Ahmet Arslan ve TOBB Denizcilik Sektörü Meclis Başkanı Erol Yücel görevlerinden istifa ederek aday adaylıklarını açıkladılar. Kendilerine başarılar diliyoruz. Mecliste sorunlarımızı bilen, sektörü tanıyan ne kadar çok vekil olursa mutlu oluruz. Böylece geleceğe daha umutla bakabiliriz.

Yeni bir döneme giriyoruz. Yolumuz açık ve aydınlık olsun. Hedeflerimizi gerçekleştirmek için yılmadan çalışacağız. Rüzgarınız kolayına olsun.

cult project together and entered into a new phase.

Of course nothing stops here, the real task starts now. We had goals when we first started to this project. Our slogan was to contribute to the development of both Turkey and ship industry. We will now work more to sustain this goal and save our ship industry from foreign dependency and will complete the works of Yalova ship specialized OIZ in shortest time. The most important requirement of making our industry competitive with the world is to implement such a clustering project. And the contribution we will make to the employment, one of the most important problems of our country, will make us proud.

My dear industrialist friends. Growing sector means growing production. And this means the growth of production area in any case. Maybe that was the most important part in terms of the future of our sector. Putting it differently, if there is not sufficient area, there is not sufficient producer. Therefore, the sector supplies this lack of equipment from abroad. In such situation, how can you say "domestic production" to a ship? With the establishment of Yalova ship specialized OIZ, this will now be realized. This was our biggest goal for the development of both our sector and our economy. We can say that we have almost achieved this goal. With the Yalova ship specialized OIZ, we will also focus on R&D studies and become able to compete with the world. The foreign companies who want to invest in the region have already started to contact us. This is just a beginning...

In addition, as the member of European Union Association of Ship Industrialists, we have submitted to the European Commission through EMEC a draft project for clustering, technology-communication network sharing with a budget of 4 million Euros. Our goals are big; we will even work more with unity and achieve our goals. We have been striving for this project for a long time, and being at where we are today is making us very excited. I wish this project be beneficial for our country.

On the other hand, there is less than 3 months left for the elections. Some of the names very familiar to our sector and whom we have been working together for long times for various reasons announced their candidacy for nomination in the upcoming elections. Undersecretary of the Ministry of Culture and Tourism İsmet Yılmaz, Assistant Undersecretary of the Ministry of Transport Suat Hayri Aka, General Manager of DLH Ahmet Arslan and TOBB Maritime Sector Assembly Chair Erol Yücel resigned from their duties and announced their candidacies. We wish them success. The more people from the sector who knows the sector become deputy members in the government, the more we would be happy. This way, we can look more hopefully to the future.

We are entering into a new period. Hope our road be clear and bright. We will work without giving up in order achieving our goals. May God bless you with fair wind.

Prof. Dr. Aldoğan'a son görev

İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan son yolculuğuna uğurlandı. Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan için ilk tören İTÜ Taşkılla Binası'nda yapıldı. Törene; İTÜ Rektörü Prof. Dr. Muhammed Şahin, Eski rektör Prof. Dr. Gülsüm Sağlamer, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu başta olmak üzere, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi öğretim üyeleri, öğrenciler, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, Deniz Ulaştırması Genel Müdürü Özkan Poyraz, GESAD Başkanı Ziya Gökalp, DTO Başkanı Metin Kalkavan, TDİ Genel Müdürü Burhan Külünk, Prof. Dr. Teoman Özalp, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mustafa İnel, denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri ve akademisyenler katıldı. İTÜ Rektörü Prof. Dr. Muhammed Şahin yaptığı konuşmada Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan'ın bugüne kadar yaptığı çalışmalardan bahsederek, Aldoğan'ın vefatından duyduğu üzüntüyü dile

getirdi. Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan'ın en verimli çağında aralarından ayrıldığını belirten Şahin, kendisini hiçbir zaman unutmayacaklarını vurguladı. Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, kendisinin de hocası olan Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan'ın kaybından duyduğu üzüntüyü dile getirdi ve kendisine Allah'tan rahmet diledi.

Taşkılla Binası'nda yapılan törenin ardından cenaze Ataköy 5. Kısım Camii'ne götürüldü. İkinci namazının ardından kılınan cenaze namazından sonra Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan'ın cenazesi Yeni Kozlu Mezarlığı'nda toprağa verildi. Ali İhsan Aldoğan'a Allah'tan rahmet, ailesi ve çalışma arkadaşlarına başsağlığı diliyoruz.

Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan'ın hayatı

11 Ağustos 1947 tarihinde Erzincan'da doğan Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, 1964 yılında İTÜ Makina Fakültesi'ne girdi. 1969 Haziran döneminde Gemi İnşaatı Bölümü'nden birincilikle yüksek

mühendis olarak mezun olan Prof. Dr. Aldoğan, 1971 yılında Denizcilik Bankası Camialtı Tersanesi'nde yüksek mühendis olarak göreve başladı. 6 ay çalıştıktan sonra 1971 yılının ekim ayında İTÜ Gemi İnşaatı Fakültesi Gemi Hidrodinamiği Kürsüsü'nde asistan olan Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, Şubat 1981'de Alexander Von Humbolt bursu ile Hamburg Üniversitesi'ne bağlı Gemi İnşası Enstitüsü'nde araştırmacı öğretim üyesi olarak çalışmaya başladı. Nisan 1982'de bursu Alman Hükümeti tarafından bir yıl daha uzatılan ve "Yavaş Hızdaki Ticaret Gemilerinin Lineer Olmayan Dalga Direnci Teorisi ve Uygulaması" konulu kişisel projesini tamamlayarak, İTÜ'deki görevine dönen Prof. Dr. Aldoğan, 1982 yılında yardımcı doçent, 1983 yılında da doçent oldu. 1988'de profesör olan Ali İhsan Aldoğan, 1992'de Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanlığı'na atandı. Aldoğan, 1992-1995, 1998-2001, 2001-2004 ve 2008-2011 dönemlerinde dekanlık görevini yürüttü.



Last duty to Prof. Dr. Aldoğan

Final respects were paid to Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan, the Dean of İTÜ Shipbuilding and Marine Sciences Faculty. The fist ceremony for Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan was held at İTÜ Taşkışla Building. Prof. Dr. Muhammed Şahin, the President of İTÜ, Prof. Dr. Gülsüm Sağlamer, the Former President of the University, Hasan Naiboğlu, the Undersecretary of Maritime Affairs, and faculty members and students of İTÜ



Shipbuilding and Marine Sciences, Yaşar Duran Aytaş, the General Manager of Shipbuilding and Shipyards, Özkan Poyraz, the General Manager of Sea Transport, Ziya Gökalp, the GESAD Chairman, Metin Kalkavan, the DTO Chairman, Burhan Külünk, the General Manager of TDI, Prof. Dr. Teoman Özalp, Prof. Dr. Mustafa İnel, the Chairman of Turkish Lloyd, leading representatives of maritime sector and academicians attended to the ceremony. Prof. Dr. Muhammed Şahin, the President of İTÜ, referred to Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan's works to the date and expressed his condolences. Şahin, who remarked that Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan passed away in his most efficient time, emphasized that they will never be able to forget him. Hasan Naiboğlu, the Undersecretary of Maritime Affairs, expressed his regret for the death of his former professor Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan and he wished that God rest his soul in peace.

After the ceremony held at Taşkışla Building, his body was taken to Ataköy 5. Kısım Mosque. Following the funeral prayer which was performed after the mid-afternoon prayer, Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan was buried in Yeni Kozlu Cemetery. We wish that God rests his soul in peace and express our deep condolences to his family and colleagues.

The life of Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan

Prof. Dr. Ali İhsan Aldoğan was born in Erzincan on August 11, 1947 and enrolled to İTÜ Faculty of Mechanical Engineering. He graduated from Shipbuilding Department at the top of his class as chartered engineer in the period of June 1969. He started to serve as chartered engineer at Denizcilik Bankası Camialtı Shipyards in 1971. After working for 6 months, he became an assistant at the Ship Hydrodynamics Department of İTÜ Shipbuilding Faculty on September 1971

and he started to work as a researcher faculty member at Shipbuilding Institution under Hamburg University with Alexander Von Humbolt scholarship on February 1981. Prof. Dr. Aldoğan, whose scholarship was extended for one year by the Government of Germany in April 1982, completed his personal project "Theory and Application of Non-linear Wave Resistance of Low-speed Trade Ships" and returned to his duty at İTÜ and became an assistant associate professor in 1982 and an associate professor in 1983. Ali İhsan Aldoğan, who became a professor in 1988, was assigned to Deanship of Shipbuilding and Marine Sciences Faculty in 1992. Aldoğan continued his duty as a dean in the periods of 1992-1995, 1998-2001, 2001-2004 and 2008-2011.





Türkiye'nin ÇED raporlu ilk sanayi bölgesi: Yalova GİOSB

Gemi Sanayicileri Derneği (GESAD) tarafından kuruluş çalışmaları 2006 yılında başlatılan Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi(GİOSB), yoğun çalışmalar sonunda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından 04 Şubat 2011'de onaylanarak 275 Sicil No ile tescil edildi.

GESAD tarafından kuruluş ile ilgili bütün işlemleri ve gerekli izinleri tamamlanan Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin açılış ve tanıtım toplantısı 26 Şubat Cumartesi günü, Yalova Uygulama Oteli'nde geniş bir katılımı yapıldı. Çalışmaları 4,5 yıl süren GİOSB, 2 yıl gibi kısa bir süre içerisinde Çevre Etki

Değerlendirme(ÇED) raporu alınarak tamamlanan ilk organize sanayi bölgesi olarak, Türkiye tarihine geçti. Kuruluşu onaylanan GİOSB sektörde büyük sevince ve heyecana neden oldu. GİOSB'nin açılış ve tanıtım toplantısına; AK Parti İstanbul Milletvekili Prof. Dr. İrfan Gündüz, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, Şehir Hatları Genel Müdürü Süleyman Genç, Yalova Sanayi ve Ticaret Odası Başkanı Celal Özel, Yalova GİOSB Müteşebbis Heyet Başkanı Özdemir Ataseven, Yalova GİOSB Yönetim Kurulu Başkanı ve GESAD

Yönetim Kurulu Başkanı Ziya Gökalp ve gemi sanayicilerinden oluşan geniş bir kadro katıldı.

Toplantının açılışını GESAD Yönetim Kurulu Başkanı Ziya Gökalp; "Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin ülkemize, tüm denizcilik ve gemi sanayisine, Yalova ve kuruluşta katkısını esirgemeyen, çalışmalarımızın ortağı, bu güzide kuruluşun sahipleri bütün katılımcı ortaklarımıza hayırlı olmasını canı gönülden diliyorum" sözleriyle yaptı.

Sektör dışı bağımlılıktan kurtulacak

Bu projenin hayata geçmesi için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Milletvekilleri ile yoğun tanıtım çalışmaları yapıldığının altını çizen Gökalp, GESAD tarafından 300 hektar programlanan GİOSB alanının, yasal sebepler ve 1/25.000 mevzi plan nedeniyle 1400 dönüm olarak gerçekleştirilebildiğini dile getirdi. 87 katılımcı üye ile kurulan Yalova GİOSB'un ilerleyen zaman içinde genişleme alanına kavuşacağını ifade eden Ziya Gökalp şunları söyledi: "Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi İstanbul İMEAK Gemi

The First Industrial Zone with EIA report: Yalova GİOSB

Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone, whose foundation operations was started by Turkish Association of Ship Industrialists (GESAD) in 2006, was approved in February 4, 2011 by the Ministry of Industry and Trade and registered with the Registry No 275.

The opening and promotion meeting of Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone (GİOSB), after the completion of all the processes and required permits related to its foundation by GESAD, took place with a large participation on Saturday, February 26th at Yalova Uygulama Hotel. GİOSB, which was carried out for 4.5 years, by obtaining Environment Impact Assessment Report (EIA) within a short period of time like 2 years has become the first organized industrial zone and put its stamp on Turkish history. With the approval of its foundation GİOSB caused great joy and excitement in the sector. Prof. Dr. İrfan Gündüz, AK Party Istanbul deputy, Hasan Naiboğlu, the Undersecretary of Maritime Affairs, Yaşar Duran Aytaş, the General Manager of Shipbuilding and Shipyards, Süleyman Genç, the General Manager of the City Lines, Celal Özel, the Chairman of Yalova Chamber of Industry and Commerce, Özdemir Ataseven, the Chair of Yalova GİOSB Entrepreneur Committee, Ziya

SHIP INDUSTRY

Sanayicileri Derneği'nin Yalova Ticaret Odasıyla birlikte, Türkiye gemi sanayinin uluslararası deniz endüstrisi platformunda etkin söz sahibi olması, hızla devam eden ülkemiz kalkınmasında gemi sanayimizin daha etkin rol oynama projesidir. Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi, sektörümüzün dışa bağımlılıktan kurtuluş projesidir". Yalova GIOSB'nin



Türkiye kalkınmasındaki rolünün altını çizen Gökalp, "Uluslararası rekabette öne geçme, kirletilen çevreyi temizleme, doğada sebep olduğumuz hasarları onarma zamanıdır. Çalışma düzeni ve strateji planlarımızı hazırlama, uygulama zamanıdır" diyerek hedeflerini ortaya koydu. Gökalp, konuşmasında İMEAK GESAD'ın, Avrupa Birliği(AB) Gemi Sanayicileri Birliği'nin üyesi ve AB 7. çerçeve programı projelerinde, Avrupalı sektörel toplum örgütleri, üniversiteler, Ar-Ge kuruluşlarıyla ortak katılımcı olduğunu; Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin, kümelenme, teknoloji-iletişim ağı paylaşımı konulu 4. milyon Euro bütçeli bir proje taslağını, Avrupa Gemi Ekipman Konseyi(EMEC) vasıtasıyla Avrupa Komisyonu'na sunduklarını belirtti.

Uluslararası kimliğe sahip

"4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri(OSB) Kanunu, Türkiye Cumhuriyeti'nin sanayileşmesi yönünde düzenlenmiş sosyo-ekonomik bir kanundur. Bu kanun 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında Atatürk tarafından toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde, 4 Mart 1923 günü 1135 delegenin oy birliğiyle kabul edilen ekonomi programının parçasıdır. Bu ulusal belgesel programın 4. Maddesi, biz sanayicilerin yol haritasıdır adeta. Diyor ki; 'Türkiye halkı, sarf ettiği eşyayı, mümkün mertebe kendisi üretir. Çok çalışır. Vakitte, servette ve ithalatta israftan kaçınır. Millî üretimini temin etmek için, icabında gece gündüz çalışmak şiarıdır'" diyerek OSB Kanunu'nun tarihinden bahseden ve günümüzde, kendileri üzerinde yarattığı etkiyi anlatan Gökalp, Türkiye'nin ÇED raporu alınan ilk İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi olduğunu belirtti ve ekledi: "Muhtemelen başlangıçta 87 tesisi kapsayan, kurulmadan katılımcılarının tamamı belirli olan ilk projedir. Kuruluşu için, Avrupa'nın en büyük gemi sanayi kuruluşlarından biri olan HTC MERWEDE ile ortaklık protokolü yapılarak uluslararası kimliğe bürünmüş bir oluşumdur"

"Bu çağda ileride olmak kavramı geçerli"

Ziya Gökalp'den sonra söz alan GESAD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Özdemir Ataseven de, Yalova GIOSB'un kuruluşu nedeniyle ilgili şunları söyledi: "Ülkemizde son 10 yılda, özellikle tersanelerimizde görülen hızlı büyüme, bizler

Gökalp, Yalova GIOSB Chairman and GESAD Chairman and a large group composed of ship industrialists attended to GIOSB's opening and promotion meeting. "I wish from the bottom of my heart that Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone brings the best to our country, all maritime and shipbuilding industry, to Yalova and those who did not

withhold their contribution during the establishment, to the partners, to the owners of this distinguished organization, to all contributor partners," said Ziya Gökalp, GESAD Chairman, at the opening speech of the meeting.

Sector will be freed from foreign dependence

"In order to realize this project, intensive publicity was carried out with the Ministry of Industry and Trade, the Ministry of Transport, the Undersecretariat of Maritime Affairs and Members of Parliament," highlighted Gökalp and continued; "GIOSB area, which was planned to be 300 hectares, was realized as 1400 acres due to legal reasons and 1/25.000 site plan. Yalova GIOSB, which was founded with 87 participatory members will reach expansion area later on," said Ziya Gökalp. "Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone, along with Istanbul İMEAK Association of Ship Industrialists, Yalova Chamber of Commerce, is the project enabling Turkish ship industry to have an effective voice on international maritime industry platform and to play more active role in the rapid development process of our country. Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone is the project of freeing our sector from foreign dependence."

Gökalp underlined Yalova GIOSB's role in the development of Turkey. "It is time to forge ahead in the international competition, clean polluted environment, repair damages we have caused in nature. It is time to prepare our working order and strategy plan and put them into practice". Gökalp also stated that İMEAK GESAD is a member of the European Union (EU) Association of Ship Industrialists and is a joint participatory with European sectoral governmental organizations, universities, R&D organizations in EU 7th framework program projects; and they have submitted a project draft with a budget of 4 million euro, titled as Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone's clustering, technology-communication network sharing, to the European Marine Equipment Council (EMEC).

An international identity

"Organized Industrial Zones (OSB) Law numbered 4562 is a socio-economic law regulated in the direction of industrialization of the Republic of Turkey. This law is a part of

SHIP INDUSTRY

için yeniden yapılanma olgusunu da beraberinde getiriyor. Yüzlerce teçhizat üreticisi köşe aralarında, merdiven altlarında tersanelerimizden gelen talepleri karşılamaya çalışıyorduk. Tuzla tersaneleri talepleri karşılayamaz hale gelmişti. Gemi inşada kendimizi dünya

arenasında ileri basamaklarda bulmaya başlamıştık. Gemi sanayimizin Teçhizat üreticileri bu hızlı büyümeye hazırlıksız yakalanmıştık ve ciddi yatırımlara, gelişmiş teknolojilere ulaşmak gerekiyordu. Dışa bağımlı olmaktan kurtulmalıydık. Avrupa gemi endüstrisi yerini Uzakdoğu'ya kaptırıyordu".

Konuşmasına Dünya'nın küreselleşmesi ve iletişim teknolojilerinin hızla hayatımıza girmesiyle sık sık duyduğumuz "muasır medeniyetlere ulaşmak" kavramının eskidiğini ve artık hızlı olmanın kazandırdığını söyleyerek devam eden Ataseven, "Bu çağda ileride olmak kavramı geçerli. Daha ileri giden kazanıyor artık. Geriden gelenler hızla öne geçiyor" dedi ve bu mücadeleyi sektörüyle, üniversitesiyle, devletiyle topyekûn çalışan ülkelerin kazanacağına dikkat çekti.

İşsizlik sorununa bir çare

Törende konuşan Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın denizcilik sektörünü devraldığında müsteşarlıkta çalışan denizcilerin yüzde 4, şu anda ise yüzde 27 olduğunu belirterek, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Kara Liste'den Beyaz Liste'ye yükseldiğini ve buradaki yerini koruduğunu söyledi. Naiboğlu kriz durumunun geçmesini ve gemi inşa sanayinin eski güzel günlerine kavuşmasını dilediğini belirttikten sonra, Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin açılmasına vesile olan herkese teşekkür etti. Yalova GIOSB'un sektörü dışa bağımlılıktan kurtaracak, büyük yararlar sağlayacak bir proje olmasının dışında, işsizlik sorununa da bir çare olacağını da şu sözlerle dile getirdi: "Bu, aynı zamanda işsizlik sorununa da bir çare. Belki daha fazla sektöre hitap ediyor ama şöyle bir gerçek var; her bir tersane işçisi, ortalama 6 adet yan sanayi çalışanına iş veriyor. Dolayısıyla bin kişinin çalıştığı bir yerde, toplamda 7 bin kişi iş buluyor".

"İstikbalini bu projeye yatıran herkesin kulu kölesi olmak zorundayız"

AK Parti İstanbul Milletvekili Prof. Dr. İrfan Gündüz, ulaşmayı istedikleri hedefi "Cumhuriyet'in 100. Yılı hedefi" olarak isimlendirdiklerini belirtti. Gündüz, "2 trilyon dolarlık bir milli gelire ulaşmış, 500 milyar dolarlık ihracatı bulmuş, adil dağılım şartıyla, kişi başına düşen milli geliri 30 bin doları yakalamış bir Türkiye idealimiz var. Esasında bugün burada Yalova İhtisas Organize Sanayi Bölgesi bu hedefe yürümenin temel taşlarından biridir. Burada biz, siyasetçiler



the economy program accepted unanimously by 1135 delegates in Izmir Economy Congress gathered by Atatürk on the dates between February 17 and March 4, 1923. This national documented program's 4th Article sets almost the roadmap for us, industrialists. It says: 'the people of Turkey produces the goods it consumes itself as much as possible. It works hard! It avoids wasting time,

wealth and export. To ensure its national production it is slogan is to work day and night, if necessary', described Gökalp, the history of OSB Law and its impact on them today and said that Yalova Ship Specialized Organized Industrial Zone is Turkey's first Specialized Organized Industrial Zone with EIA report. "It is probably the first project covering initially 87 plants and whose entire participants have been already determined. It has developed an international organization by signing partnership protocol for its establishment with HTC MERWED, one of the largest ship industry organizations in Europe."

"In this era, the concept of being advanced is prevalent"

Özdemir Ataseven, GESAD's Vice Chairman, who took the floor after Ziya Gökalp regarding Yalova GIOSB's foundation said, "In the last decade in our country, the rapid growth experienced especially in our shipyards brings the fact of restructuring for us. We, hundreds of equipment manufacturers, were trying to meet the demands of shipyards, between the corners, under the stairs. Tuzla shipyards had become unable to meet the demands. We were finding ourselves in shipbuilding industry at the forward steps of the world arena. We, our ship industry's equipment producers, were caught unprepared for this rapid growth and it was required to reach significant investments and advanced technologies. We had to be freed from being externally dependant. European ship industry was losing its position to Far East."

"With the globalization of the world and communication technologies are entering into our lives rapidly, 'to reach level of contemporary civilization' concept that we hear often is outdated and from now on being fast brings gain," said Ataseven and continued his speech, "In this era, being advanced is prevalent. The one who is advanced wins now. Those coming from behind are quickly forging ahead," and he pointed out that this challenge will be won by the countries working altogether with its sector, university, and state.

A solution for the unemployment problem

Hasan Naiboglu, the Maritime Undersecretary, who spoke at the ceremony, stated that when Binali Yıldırım, Secretary of Transport, took over the maritime sector, the seamen working at the Undersecretariat was 4% and they are now 27% and

olarak, sermayesini ve emeğini, hatta istikbalini bu projeye yatan herkesin kulu kölesi olmak zorundayız” diyerek, ülke gelişimine katkı sağlayacak olan sanayicilerin ardında “kale gibi” durularak, destek olunması gerektiğini vurguladı. Gündüz, Yalova GİOSB'un açılmasıyla, Türkiye'nin dışa bağımlılıktan kurtulacağını ve bu nedenle de açılmasını sabırsızlıkla beklediğini söyledi ve projede emeği geçen herkese teşekkürlerini sundu.

“Her şeyi, birlikte, el ele yapacağız”

Yalova Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Mustafa Özel ise konuşmasına, “Bildiğiniz gibi, bir tersane bölgemiz var. Bu tersane bölgemizin daha güçlü olabilmesi ve çarpık kentleşmeyi önleyebilmek için; katma değeri yüksek, coğrafyasıyla son derece uyumlu bir şekilde çalışacak olan, Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi Projesi'nden Yalova olarak çok şey beklediğimizi belirtmek istiyorum” cümleleriyle başladı. Günümüz koşullarında üretmenin yetmediğini, üretimin yanında dünyayla rekabet edebilecek, dünya standartlarında üretim sağlayabilecek, çevreyle barışık olarak çalışma yapabilecek projelere ihtiyaç duyulduğunu belirten Özel, “İnanıyorum ki bu sektördeki arkadaşlarımız, son derece profesyonel ve konusunu iyi bilen, uzun yıllara dayanan tecrübesi olan ve teknolojik bilgi altyapısına sahip arkadaşlarımız. Son derece başarılı olacaklar, bizler de kent olarak, Yalova Ticaret ve Sanayi Odası olarak, arkadaşlarımızın başarılı olabilmesi, dünyada en iyi gemi ihtisas organize sanayi bölgesi olabilmeleri için elimizden gelen her şeyi, burada birlikte yapacağız” dedi ve ekledi: “Başaracağımızdan da en ufak kuşku duymuyorum. Projenin, Türkiye'ye ve Yalova'ya hayırlı olmasını diliyorum”.

Konuşmaların ardından İMEAK GESAD Genel Sekreteri Mustafa Ünar tarafından Yalova GİOSB ile ilgili bir sunum gerçekleştirildi.

4 Yıl anapara ödemesiz, 11 yıl vadeli kredi

49 dönümü idare ve sosyal tesis alanına ayrılan projenin, 25 dönümü ticaret alanı olarak ayrıldı ve bu arazi üzerinde tüm katılımcıların ortak geliri olarak düzenlenecek sosyal tesisler yapılacak. Ayrıca 16,5 dönüm tır parkı alanı, 80 dönüm Ar-Ge ve teknik eğitim alanı, 250 dönüm sağlık-koruma alanı, 20 dönüm arıtma tesis alanı, 206 dönüm yeşil alan ve yol alanı olarak planlandı. Bu alandaki yapılandırmalar Müteşebbis Heyetçe projelendirilecek ve alt yapı çalışmalarıyla tamamlanacak. Alt yapı çalışmaları GİOSB kuruluşunca Sanayi Bakanlığı'nın 4 yıl anapara ödemesiz 11 yıl vadeli kredisiyle tamamlanacak. Giderlerin yüzde 5'lik kısmı ise katılımcılar tarafından karşılanacak.



SHIP INDUSTRY

Turkish Merchant Marine Fleet was advanced to White List from Black List and preserved its position there. After stating that he wishes the crisis may end and shipbuilding industry may return to its good old days, he thanked to everyone conducted toward the opening of Yalova Ship Specialized Organized Zone. He voiced the fact that Yalova GİOSB, except for being a project that will free the sector

from foreign dependency and will provide great benefits, will be a solution for the unemployment problem as follows: “This is also a solution for the unemployment problem. Perhaps it is appealing to more sectors but there is the reality that every shipyard worker provides work for an average number of 6 supplier industry employers. Thus, in a place where a thousand people work, 7 thousand people find jobs.”

“We should be the servants of everyone who invested their future into this project”

Prof. Dr. İrfan Gündüz, AK Party Istanbul Deputy, stated that they have named the goal they sought to reach as “The Objective for Republic's 100th Year”. “We have an ideal of a Turkey that has achieved a national income of \$2 billion, a \$500 billion export, and 30 thousand dollars per capita income with the condition of fair distribution. In fact, Yalova Specialized Organized Industrial Zone is one of the cornerstones of walking towards this goal today. Here we, as politicians, should be servant and slave of everyone who invested their capital, labor into this project,” said Gündüz and stressed that industrialists that will contribute to the development of the country should be supported by standing solid like a “castle” behind them. With the opening of Yalova GİOSB, Turkey will be freed from foreign dependence and for this reason he is looking forward to its opening and thanked to everyone who has been participated in this project.

“We will do everything hand-in-hand”

“As you know, we have a shipyard region. I would like to state that we are expecting so many things from Yalova Ship Industrialized Organized Industrial Zone Project, which will have a high added value and will be in harmony with its geography, in order for our region to become stronger and in order to prevent unplanned urbanization,” said Mustafa Özel, Chairman of Yalova Chamber of Commerce and Industry. Özel expressed that in today's conditions, where production is not enough; along with production, there is a need of projects that are able to compete with the world, ensuring world class production, and capable of working in harmony with the environment. “I believe that our colleagues in this sector are highly professional and accomplished, they have long years of experience and technological know-how infrastructure. They will be extremely successful, we, as the city, as Yalova

SHIP INDUSTRY

Yalova GİOSB'un yol hikayesi

4,5 yıldır yürütülen GİOSB Projesi, 2006 yılı Haziran ayında İstanbul-Pendik/Kurtköy Bölgesinde yapılan çalışmalarla başlatıldı. 28 Temmuz 2006'da İstanbul Valiliği'nce imzalanan protokolle eşik analizleri için etüt çalışmaları başladı. İstanbul-Pendik/Kurtköy Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi kuruluş çalışmalarında, Aydınlı ve Tepeköy bölgelerinde bulunan alternatif alanlar üzerinde kadastral çalışmalar, plan ve harita çalışmaları yapılarak, Pendik Kadastro ve Pendik Tapu Müdürlükleri'ne rezerv şerhleri için müracaat edildi. DLH'nin Sabiha Gökçen'e olumsuz görüş vermesi üzerine, İstanbul için kuruluş çalışmaları 2008 yılı başlarında durduruldu. 18 Haziran 2008'de yapılan toplantıda Başbakan Tayyip Erdoğan'ın, o tarihlerde Sanayi ve Ticaret Bakanı Zafer Çağlayan'a verdiği talimatla, Kocaeli-Gebze Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi çalışmaları başlatıldı. GESAD'ın yaptığı duyurunun ardından katılımcı üyeler müracaat ederek, ön üretim analizlerinin sonucunda arazi talepleri tespit edildi. Bunun sonucunda Gebze/Mollafenari Köyü hudutları dahilinde 350 hektarlık alan talebinde bulunuldu. Harita, kadastral çalışmalar dışında, etüt çalışmaları, eşik analizleri, ön fizibilite çalışmaları ve ön araştırma raporları GESAD tarafından hazırlanarak yürütüldü. Gebze GİOSB kuruluş çalışmaları Kocaeli Valiliği ile yapılan görüşmeler ve Mollafenari Köyü'nün güneyinde planlanan, sanayi alanı olduğu İMEP tarafından bildirilen araziler üzerinde yapıldı. Planlarda işlenmiş olan Körfez Köprüsü-İstanbul karayolu yanında hazineye kayıtlı bir arazi üzerinde tüm topografik haritalar GESAD tarafından tamamlandı, kadastral yapısı çıkarılan arazi için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na müracaat edildi.

Çalışmalar tekrar durduruldu

Arazi, ileride 2025 yılında toplu konut yapılacağı iddiası ile Gebze Belediye Başkanlığı ve Kocaeli Büyükşehir Belediye



Chamber of Commerce and Industry, will do everything we can here in order for our colleagues to be successful, in order to become the best ship specialized organized industrial zone," noted Özel . "I do not have the slightest doubt that we will succeed. May this project be beneficial for Turkey and Yalova."

After these speeches, Mustafa Ünar, İMEAK GESAD General Secretary performed a presentation on Yalova GİOSB.

11-year term loan without principal repayment for 4 years

The project, whose 49 acres were allocated to administrative and social facilities, and 25 acres of which were allocated as commercial area and social facilities, which will organized as a joint income of all participants, will be constructed on this land. In addition, 16.5 acres was planned as trailer park area, 80 acres as R&D and technical training area, 250 acres as health protection area, 20 acres as treatment plant area, 206 acres as green field and road area. The structures in this area will be designed by Entrepreneur Committee and completed with infrastructure works. Infrastructure works will be completed by GİOSB organization with the Ministry of Industry's 11-year term loan without principal repayment for 4 years. 5% of the expenses will be covered by the participants.

Road story of Yalova GİOSB's

GİOSB Project, which was carried out for 4.5 years, was launched in June, 2006 with the works realized





Başkanlıkları'nca kabul edilmedi. Böylece Gebze çalışmaları da durduruldu. Yapılan masraf, verilen emek, yüzlerce sayfalık çalışmalar tekrar boşa çıkarak, dosyalar rafa kalktı.

Tekrar Başbakan Erdoğan devreye girdi. Erdoğan, AK parti milletvekili Kemal Yardımcı'ya GİOSB kuruluşu için tekrar tam yetki verdi. Böylece yeni bir bölgede yeni bir alan çalışması daha başladı. Kocaeli-Gebze çalışmaları başlangıcında siyasi ve idari çevrelerde etkin kulis faaliyetleri yürütülmeye başlandı. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve birçok milletvekilli ile yoğun tanıtım çalışmaları yapıldı. Antalya'daki Denizcilik Sektörü Arama Konferansı'nda, GİOSB Projesi 6. sırada kabul edilerek onaylandı. Böylece karar uygulanmak üzere Devlet Denetleme Kurulu raporlarına girdi. Tuzla Meclis Araştırma Komisyonu çalışmaları sonucunda, İstanbul-Kocaeli-Yalova üçgeninde GİOSB kurulmasını da içeren rapor, TBMM Genel Kurulu'nda kabul edildi ve 9. Kalkınma Planı'na alınıp kanunlaştırıldı.

Yeni bölge mutlu son

Zafer Çağlayan'ın önerisi ile Yalova Tersaneler Bölgesi yakınında bir alanda Yalova Sanayi ve Ticaret Odası ile birlikte kuruluş müracaatı, 24 Aralık 2008'de de Yalova Ticaret ve Sanayi Odası ile müşterek yapıldı. Ancak Yalova Sanayi ve Ticaret Odası çekilince, GESAD çalışmalarını kendi üyeleri ile yürütmek zorunda kaldı. Bu arada Yalova İl Meclisi'nin uzayan olumsuz kararlarına,

in İstanbul-Pendik/Kurtköy region. Surveying Studies for the threshold analysis began with the protocol signed by Istanbul Governorship on July 28, 2006. During the foundation works of Istanbul-Pendik/Kurtköy Ship Specialized Organized Industrial Zone, Pendik Cadastre and Land Registry Directorates were applied for reserve annotations by carrying out plan and map studies and cadastral studies on the alternative regions located in Aydınlı and Tepeköy regions. After DLH gave a negative opinion to Sabiha Gökçen, the foundation works were stopped in the early 2008. The works for Kocaeli-Gebze Specialized Organized Industry Region was launched with the instruction of Prime Minister Recep Tayyip Erdogan to Zafer Çağlayan, then Minister of Industry and Trade, at the meeting held on June 18,

2008. After the announcement of GESAD, with the application of participating members, land demands were determined as a result of the pre-production. As a result, a request for 350 hectares of area within the borders of Gebze/Mollafenari Village was made. Besides map and cadastral studies, studies, threshold analyses, preliminary feasibility studies and preliminary research reports were prepared and conducted by GESAD. Gebze GİOSB foundation works, negotiations with Kocaeli Governorship were done on the lands that are reported as industrial area by İMEP, and planned on the south of Mollafenari. All topographic maps on a land registered to the treasury next to Gulf Bridge-Istanbul highway, which were imprinted on the plans, were completed by GESAD; an application was made to the Ministry of

SHIP INDUSTRY

Ağustos 2009'daki OSB kanunundaki değişiklikler ve yeni OSB Yönetmeliği'nin uygulamaya geçmesi eklenince, iş uzasa da, GESAD'ın yer seçim çalışması tüm kuruluş ve kurumların onayıyla 2-3 ayda tamamlandı. Normal şartlarda 1 yılı aşkın süreçte güçlükle tamamlanabilen bir çalışma, tüm katılımcıların yapılan arazi ve teknik çalışmaları sonucu paftal haritaları ve ÇED raporunu oybirliğiyle onaylamaları neticesi GİOSB alanı yasalaşmış oldu. 500 sayfayı bulan jeolojik ve sismik zemin etüt çalışmaları ve Bayındırlık Bakanlığı onayları, ilk defa

GİOSB'de uygulanan yine 500 sayfayı bulan Çevre Etkinlik Değerleri (ÇED) raporu çalışmaları ve sonunda verilen ÇED olumlu raporları tamamlandı. Yeni yönetmelik çerçevesinde Yalova Sanayi ve Ticaret Odası'nın iştiraki ile Valilik kuruluş protokolü imzalandı. Sonunda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na kuruluş tescil edildi.

Takribi toplam yatırım tutarı

Toplam yatırım tutarı 221 milyon TL olarak hesaplandı.

Arsa bedeli (21 milyon TL)

Etüt-proje mühendislik hizmetleri (780 bin TL)

Altyapı bedeli (13 milyon TL)

Arıtma tesisi yapımı (1.16 milyon TL)

Yönetim merkezi ve sosyal tesisler yapımı (18 milyon TL)

Ar-Ge ve eğitim tesisleri yapımı (74 milyon TL)

Bahçe düzenleme ve ihata duvarı yapımı (1.50 milyon TL)

Lojistik yapılanma (90 milyon TL)

İşletme araçları (310 bin TL)

Genel ve beklenmeyen giderler (1.55 milyon TL)

Industry and Trade for the land whose cadastral structure was issued.

Works stopped again

The land was not approved by Gebze Mayorality and Kocaeli Metropolitan Municipality with the claim of a public housing will be built in 2025. Thus, the works in Gebze were stopped as well. All the expenses, all the labor, all studies of hundreds of pages were wasted and put back on the shelves again.

Prime Minister Erdoğan stepped in again. Erdoğan granted full authority to AK Party deputy Kemal Yardımcı for GİOSB establishment again. Thus, another field work began in a new region. In the beginning of Kocaeli-Gebze works, effective lobbying activities were initiated in the political and administrative circles. Intensive publicity was carried out with the Ministry of Industry and Trade, the Ministry of Transport, the Undersecretariat of Maritime Affairs and many deputies. GİOSB Project was adopted and approved at the Maritime Sector Search Conference in Antalya. Thus, the resolution was entered into the reports of the State Supervisory Council in order to be implemented. As a result of the works of Tuzla Assembly of Investigation Commission, the

report, including establishment of GİOSB at the triangle of Istanbul-Kocaeli-Yalova, was adopted in the TBMM General Assembly and the 9th Development Plan was enacted.

The new region, happy end

With Zafer Çağlayan's proposal, an application was made for the establishment near the area of Yalova Shipyards Region jointly with Yalova Chamber of Commerce on December 24, 2008. However, when Yalova Chamber of Commerce withdrew, GESAD had to carry out the work with its members. Meanwhile, with the changes on OSB Law in August 2009 and new OSB Regulation came into effect in addition to Yalova Provincial Council's extending negative decisions, even it took longer, GESAD's new site selection study was completed in 2 or 3 months with the approval of all the institutions and organizations. Under normal conditions, an operation that can be barely completed in a period of more than 1 year, GİOSB area was enacted due to all the participants' unanimous approval of the plot maps and EIA as a result of technical and land studies. Geological and seismic ground survey studies consisting of 500 pages and approvals of the Ministry of Public Works, the

studies of Environmental Impact Assessment (EIA) report consisting of 500 pages applied for the first time at GİOSB, and EIA positive reports were completed. Within the framework of the new regulation, with the participation of Yalova Chamber of Commerce and Industry, Governorship establishment protocol was signed. Finally, the establishment was registered by the Ministry of Industry and Trade.

Total investment amount (estimated)

Total investment amount was calculated as TL221 million

Land Price (TL21 million)

Surveying-project engineering services (TL780 thousand)

Infrastructure costs (TL13 million)

Treatment plant construction (TL1.16 million)

Construction of Administrative Center and Social facilities (TL18 million)

Construction of R&D and training facilities (TL74 million)

Landscaping and engirded wall construction (TL1.50 million)

Logistics restructuring (TL90 million)

Operation equipment (TL310 thousand)

General and unexpected expenses (TL 1.55 million)



Mustafa Ünar'ın acı günü

Gemi Sanayicileri Derneği Genel Sekreteri Mustafa Ünar'ın annesi vefat etti.

Gemi Sanayicileri Derneği (GESAD)'ın Genel Sekreteri

Mustafa Ünar'ın annesi İclal Ünar, uzun zamandır tedavi görmekte olduğu hastanede 1 Şubat 2011 günü vefat etti. İclal Ünar'ın cenazesi 2 Şubat

günü Yeniköy Mezarlığı'na defnedildi. İclal Ünar'a Allah'tan rahmet, başta Mustafa Ünar olmak üzere ailesine, yakınlarına başsağlığı diliyoruz.

GESAD SMM Fuarı'ndaydı

SMM Hamburg'un İstanbul ayağının ikincisi 26-28 Ocak tarihleri arasında Lütfi Kırdar Kongre Vadisi'nde gerçekleştirildi. Fuarın açılışına, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu da katıldı. Gemiz Sanayicileri Derneği'nin de yer aldığı fuara tersaneler ve yan sanayi firmaları katıldı. 25 ülkeden yaklaşık 150 katılımcı firmanın yer aldığı fuarda hem sektörün geleceği tartışıldı hem de "İkili Görüşmeler Platformu" ile sektörel ilişkiler ve ticaretin gelişimine katkı sağlandı. GESAD standı da katılımcılardan büyük ilgi gördü.



Fuarın açılış konuşmasını yapan Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu "fuarın ve konferansın önemine dikkat çekerek, "Geleneksel inşaat tekniklerinden; kalitesini ve sağlamlığını modern tesislere sahip, büyük bir katkı değer oluşturma

kabiliyetinde ve gerek istihdam, gerekse bağlı sektörleri sürükleyen gemi inşa sanayimiz, emek yoğun ağır sanayi koludur. Bu sanayimiz yeni gemi inşa, bakım onarım, yat imalatı ve çevreye duyarlı gemi geri dönüşümünden oluşmaktadır" şeklinde konuştu.

GESAD at SMM Fair

SMM Hamburg's second event in Istanbul was held at Lütfi Kırdar Congress Center between January 26th and 28th. Hasan Naiboğlu, the Undersecretary of Maritime Affairs, also attended to the opening of the fair. Shipyards and supply industry companies attended to the fair where Turkish Association of Ship Industrialists (GESAD) was also present. Nearly 150 attendants from 25 countries attended to fair where the future of the sector was discussed. It also contributed to the sectoral relations and to the development of the trade with the "Bilateral Negotiations Platform". GESAD pavilion attracted great attention at the fair. Hasan Naiboğlu, the Undersecretary of Maritime Affairs who made the opening speech, pointed out the importance of the 'fair and conference'. "Our shipbuilding industry, which has proven its quality and durability with modern facilities and the ability of creating added value and which drives employment and related sectors, is a heavy industry branch. This industry consists of shipbuilding, maintenance and repair, yacht building and environment-friendly ship recycling" said Niboğlu.



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

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

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

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

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

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

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

GAZ SEKTÖRÜNDE

38.YIL

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

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



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



GESAD Europort İstanbul 2011 Fuarında

GESAD, denizcilik sektöründeki tüm oyuncuların buluşacağı 11. Denizcilik Fuarı Exposhipping Europort'ta hem sektörü temsil etmek hem de üyeleri ile bir arada olmak için NTSR Fuarcılık tarafından tahsis edilen 64 m2'lik standında ziyaretçilerini bekliyor.

11. Denizcilik Fuarı Exposhipping Europort İstanbul, 23 - 26 Mart tarihleri arasında, İstanbul Fuar Merkezi'nde denizcilik sektörünü bir araya getirmeye hazırlanıyor. Kapılarını 22 Mart'ta Mare Forum ile açacak Europort, Mare Forum'da Türkiye'nin önde gelen gemi sahipleri, tersaneler, üreticiler, inovatörler, gemi kiralama şirketleri, siyasilere, düzenleyici kurumlar, aracı şirketler ve gazeteciler dünyanın dört bir tarafından gelen meslektaşlarıyla bir araya getirecek. İstanbul Fuar Merkezi'nin 9 ve 10 numaralı salonlarında brüt 12.000 m2'lik alanda düzenlenecek fuarda 32 farklı ülkeden 600'e yakın marka temsil edilecek. Türk denizcilik sektörünün gücünü ve gelişimini dünyaya anlatmak ve uluslararası denizcilik sektörünün gelişiminden pay almak için katılımcılarına uygun fırsatlar sunacak Europort'ta uluslararası pavilyonların katılımı ile sınırlar genişliyor. Fuara Almanya, Avusturya, Belçika, Çin, Danimarka, Fransa, Hollanda, İngiltere, Japonya, Kanada, Kore, KKTC, Norveç, Romanya ve Yunanistan uluslararası katılımları ile yer alıyor. Yapılan ziyaretçi davet çalışmaları ile bu yıl Avrupa ülkelerinin yanı sıra Mısır, Dubai, İran, Irak gibi Ortadoğu ülkeleri ve Asya ülkelerinden de ziyaretçi katılımı bekleniyor. Fuarı dört gün boyunca 11 bin sektör ilgisinin ziyaret edeceği düşünüyor. Gemi Sanayicileri Derneği de hem sektörü temsil etmek hem de üyeleri ile bir arada olmak için fuar süresince Europort'da olacak.

GESAD participates in Europort Istanbul 2011 Fair

GESAD is waiting for its visitors at its 64m2 pavilion allocated by NTSR in order to both represent the sector and meet with its members in the 11th Exposhipping Europort Maritime Exhibition where all actors of maritime industry will meet.

The 11th Exposhipping Europort Istanbul Maritime Exhibition is getting ready to host maritime sector at Istanbul Exhibition Center between March 23rd and 26th. During Europort, which will open its doors with Mare Forum on March 22nd, the leading shipowners of Turkey, shipyards, manufacturers, innovators, ship chartering companies, politicians, regulatory agencies, intermediary companies and journalists will come together at the Mare Forum. Nearly 600 brands from 32 different countries will be represented at the exhibition that will be organized in the halls numbered 9 and 10 of Istanbul Expo Center on a gross area of 12.000 m2. In Europort, which will offer opportunities to the attendants in order to tell the world the power and development of Turkish maritime sector and to get a share from the devel-

opment of international maritime sector, the borders are expanding with the participation of international pavilions. Germany, Australia, Belgium, China, Denmark, France, the Netherlands, Great Britain, Japan, Canada, Korea, Northern Cyprus, Norway, Romania and Greece attend to the fair with their international participation. With the efforts to invite more visitors, an attendance from Middle Eastern and Asian countries, including Egypt, Dubai, Iran, Iraq is expected this year, as well as European countries. It is estimated that the fair will be visited by 11 thousand sector-related guests during four days. Turkish Association of Ship Industrialists will also be at Europort during the exhibition in order to both represent the sector and meet with its members.



Demir çelikte dev yatırım

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın açılışını yaptığı ve 2 milyar dolarla Türkiye'nin en büyük doğrudan demir çelik yatırımı olan Türk-Rus ortaklı MMK Atakaş'ta sürpriz bir gelişme yaşandı.

Demir çelik alanında yapılan dev yatırımda Rusya'dan gelen açıklama kafaları karıştırdı. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın açılışını yaptığı ve 2 milyar dolarla Türkiye'nin en büyük doğrudan demir çelik yatırımı olan Türk-Rus ortaklı MMK Atakaş'ta sürpriz bir gelişme yaşandı. Şirketin Rus ortağı ve aynı zamanda Rusya'nın en büyük çelik üreticilerinden olan Magnitorsk Demir ve Çelik İşleri (MMK) şirketi, Atakaş Şirketler Grubu'na ait demir çelik fabrikasında kalan yüzde 50'lik hisseyi de alarak hisselerin tamamına sahip olduklarını duyurdu. Atakaş Grubu'ndan alınan bilgiye göre ise, satışla ilgili henüz kesinleşmiş bir durum yok, ancak iki grup arasında görüşmeler devam ediyor. Üstelik bu görüşmeler sonucunda iki taraf da hisse alabilir. MMK şirketi Başkanı Viktor Raşnikov, Rus haber ajansı RIA Novosti'ye yaptığı açıklamada, Atakaş Şirketi'nin yüzde 50'lik hissesinin satın

alımıyla ilgili anlaşmanın 1 Kasım'dan önce tamamlanacağını kaydetti. Satışla ilgili ifade edilen tutar ise 465 milyon dolar. MMK'nın Rusya, Ortadoğu ve özellikle de Türkiye gibi hızla gelişen kilit piyasalarda var olma stratejisi çerçevesinde Hatay'daki tesisin yüzde 100'ünü satın aldığı belirten Raşnikov, "Bu satın alma şirket yönetimini daha etkili bir hale getirecek ve Türkiye gibi gelişen piyasadaki kar oranının artırılmasına yardımcı olacak" dedi.

2 bin 500 kişi çalışacak

Türkiye'nin yeni ve büyük yassı çelik üreticilerinden biri haline gelen tesisin 2 bin 500 kişiye istihdam sağlaması ve tesisten yılda yaklaşık 1.5 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirilmesi hedefleniyor. Üretiminin yüzde 80'ini iç pazara, yüzde 20'sini yurt dışına pazarlamayı planlayan MMK, inşaat, otomotiv, imalat sanayi, gemi inşa, beyaz eşya sektörü ve buna bağlı tüm çelik kalitelerini üretmeyi amaçlıyor.

Yılda 2,5 milyon ton sıvı çelik üretim kapasitesine sahip tesisin bölgede yeni yatırımların ve istihdamın da önünü açması bekleniyor.

Açılışı başbakan yaptı

Geçtiğimiz günlerde tesisin açılışını yapan Başbakan Erdoğan, 2 milyar dolarlık yatırımla gerçekleştirilen bu tesislerin, Türkiye açısından örnek bir yatırım olduğunu belirtti. Erdoğan, bu tesisin aynı zamanda özel sektör tarafından demir-çelik alanında Türkiye'de yapılmış en büyük yabancı sermaye yatırımı niteliğini de taşıyacağını söyledi. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, "Bir milyar dolarlık döviz getirisine sahip üretim yapacak bu tesisten söz ederken, aslında 7 fabrika ve limandan oluşan bir sanayi kompleksi konuşuyoruz. Çelikhanesi, rulo sac haddehanesi, asitleme hattı, soğuk sac haddehanesi, galvanizleme tesisi, boyama bölümü ve diğer kısımlarıyla devasa bir yatırım var karşımızda" dedi.



Huge investment in iron and steel

A surprising event took place in the Turk-Russian joint venture MMK Atakaş that was opened with the attendance of Turkish Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan and that is the biggest direct investment in iron and steel works in Turkey with 2 billion dollars.

In the huge investment made in iron and steel works, an announcement from Russia led to confusion. A surprising event took place in the Turk-Russian joint venture MMK Atakaş that was opened with the attendance of Turkish Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan and that is the biggest direct investment in iron and steel works in Turkey with 2 billion dollars. Russia's leading steel producer Magnitorsk Iron and Steel Works (MMK), which is also the Russian partner of the company, announced that they purchased the remaining 50 percent share in the iron steel facility, belonging to Atakaş Group of Companies and thus acquired the full ownership. According to information received from the Atakaş Group, there is nothing definitive yet with regard to sales, but negotiations between the two groups still continue. Besides, at the end of these negotiations both parties may acquire share. Speaking to Russian state-owned news agency RIA Novosti, Viktor Rasnikov, Chairman of the MMK Company, said the agreement for the acquisition of 50%

shares would be completed before 01st November. The amount mentioned in respect of sales is 465 million dollars. Rasnikov said that MMK acquired 100 percent of the shares in the facility in Hatay within the scope of the company's strategy to have a strong presence in main rapid-growing markets such as Russia, the Middle East and especially Turkey. "This acquisition will make the company administration more effective and contribute to increasing the company's profit rate in the growing markets like Turkey" he said.

2.500 people will be employed

It is targeted to provide employment for 2.500 people and export products worth nearly 1.5 billion dollars annually through the facility that has become one of the new and largest flat steel producers in Turkey. The MMK, planning to commercialize 80 percent of its production in the domestic market and 20 percent in abroad, aims to produce iron and steel for various sectors, including

construction, automotive, manufacturing, shipbuilding, and white goods sectors. It is expected that the facility with capacity to produce 2.5 million tons of liquid steel annually will clear the way for new investments and employment in the region.

Inaugurated by Turkey's Prime Minister

Speaking at the opening ceremony, Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan said the facility, realized with 2 billion dollars investment, is a pilot investment for Turkey. "This facility will have a value of being the largest foreign capital investment made in Turkey in iron and steel works by the private sector" said Erdoğan. Speaking of this facility, which will make production with 1 billion dollar foreign currency return, Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan said "in fact we are talking about an industrial complex, consisting of 7 factories and a harbour. We are facing with a huge investment with its steel plant, steel rolling plant, galvanizing plant, painting workshop and other parts".

DÜNYADA BİR İLK "ONSEALİNE PROJESİ"

İDO, Türk Telekom ve TTNET işbirliği ile dünyada bir ilke imza atılarak, yolcuların denizin ortasında kablosuz internet keyfini yaşayacakları OnSealine Projesi hayata geçiriliyor. OnSealine Projesi'nin tanıtım toplantısı, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, İDO Genel Müdürü Ahmet Paksoy, Türk Telekom CEO'su Gökhan Bozkurt ve TTNET Genel Müdürü Tahsin Yılmaz'ın katılımıyla 11 Şubat Cuma günü Adnan Menderes Feribotu'nda yapıldı. Başlatılan yeni proje kapsamında, dünyada bir ilk olan uygulamayla 33 İDO iskelesine ve hızlı feribotlarına kurulan TTNET WiFi altyapısı ile yolcular, denizin ortasında TTNET WiFi ile kablosuz internete bağlanabilecekler. Diğer taraftan feribot ve iskelelere yerleştirilecek olan "Akıllamatik" isimli kiosklerden, Türk Telekom ve grup şirketleri ile İDO hizmetlerinden yararlanmalarının yanı sıra doğalgaz, su ve elektrik faturalarını ödeyebilecekler, internet bankacılığı işlemlerini yapabilecekler. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım pro-



jeji 'Denize internet otobanı' olarak tanımlarken, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş benzer bir sistemin taksilerde uygulanabileceği müjdesini verdi.



"ONSEALINE PROJECT," A FIRST IN THE WORLD

The OnSealine Project where the passengers will be enjoying wireless internet in the middle of the sea is being actualized through the collaboration of İDO, Türk Telekom and TTNET, blazing a trail in the world.

The introduction meeting of OnSealine Project was made in Adnan Menderes Ferryboat on February 11, Friday with the participation of Binali Yıldırım, the Minister of Transport, Kadir Topbaş, the Metropolitan Municipality Mayor of

Istanbul, Ahmet Paksoy, General Manager of İDO, Gökhan Bozkurt, CEO of Türk Telekom and Tahsin Yılmaz, General Manager of TTNET. With TTNET WiFi infrastructure installed on 33 İDO seaports and fast ferries with a first-in-the world application within the scope of the newly-started project, the passengers will be able to connect wireless internet through TTNET WiFi in the middle of the sea. On the other hand, through the kiosks called "Smartmatic" to be placed

in the ferryboats and seaports, they will be taking the advantage of the services of Türk Telekom and its affiliates and İDO and paying their natural gas, water and electricity bills, making online transactions at the internet banking. While Binali Yıldırım, the Minister of Transport defined the project as 'Internet Highway to Sea,' Kadir Topbaş, Metropolitan Municipality Mayor of Istanbul gave the good news saying a similar system may be applied to the taxis as well.

Danıştay'dan Gemi Adamı Tamamlama ve İntibak Eğitimi almaya dur kararı

9 Eylül Üniversitesi tarafından Danıştay'a yapılan yürütmeyi durdurma ve iptal davasında Danıştay, Gemi Adamları Yönetmeliği'nin 8'inci maddesinin B-6 bendinin 7'inci fıkrası ile 9'uncu maddesinin B-f bendinin 5'inci fıkrasının yürütmesini durdurdu. Yürürlüğü durdurulan mevzuat ile 4 yıllık makine ve gemi inşaatı mühendisliği ile deniz işletmeciliği ve yönetimi eğitimlerini kendi üniversitelerinde bitirdikten sonra denizcilik fakültelerinde uzak yol vardiya mühendisi ve uzak yol vardiya zabıtlığı tamamlama eğitimlerini alan mühendisler ile beraber ön lisans mezunlarının uzak yol vardiya zabıtlığı/makinistliğine intibak eğitimlerinin de yürürlüğü durdurulmuş oldu. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Gemi Adamları Yönetmeliği'nde 2006 ve 2010 yıllarında yapılan değişiklikler yoluyla makine ve gemi inşa mühendislerinin fark derslerini tamamlamaları yoluyla uzak yol vardiya mühendisi olma ayrıca denizcilik meslek yüksekokullarının mezunlarına da ilave koşullar ile uzak yol vardiya zabıtlığı ve makinistliğine intibak

imkanı tanınmıştı. Konuyla ilgili görüşüne başvurduğumuz Deniz Ulaştırması Genel Müdürü Dr. Özkan Poyraz, Danıştay 10. Dairesi'nin yürütmeyi durdurma kararının Denizcilik Müsteşarlığı'na tebliğ edildiğini doğruladı. Poyraz, Yüksek Mahkeme'nin kararının iptal istemli davanın esas kararı olmadığını, kararın yürütmeyi durdurma nitelikli ve Danıştay Dava Daireleri Kurulu'na itiraz yolu açık nitelikte olduğunu vurgulayarak, "Her mahkeme kararının Anayasa hükümleri açısından idarelerce uygulanması gerekmektedir" dedi. Poyraz, "yürütmenin durdurulması sebebiyle, söz konusu eğitimlere yeni başvuruların yapılmasını engellemek ve bu suretle doğabilecek mağduriyetleri önlemek için Gemi Adamları Eğitimi Bilgi Otomasyon Sistemi üzerinden bu eğitime yönelik yetkilerin askıya alındığı ve yeni kayıt yapılamayacağı bildirildi" şeklinde konuştu. Danıştayın bu kararı, bazı eğitim kuruluşlarının bundan sonra tamamlama ve intibak eğitimi yapmalarını engelliyor.

Stay of Execution order from the Council of State to Receive Seaman Completion and Orientation Training

Council of State stopped the execution the 7th subparagraph of the paragraph B-6 of Article 8 and the 5th subparagraph of paragraph B-f of Article 9 of the Regulation on Seamen at the stay of execution and abolishment lawsuit proceeded by 9 Eylül University.

With the stay of execution of the legislation, the orientation training for unlimited watchkeeping/engineering of the engineers who receive education to complete training for unlimited watchkeeping engineer and unlimited watchkeeping officer in maritime faculties after completing 4-year mechanical engineering, naval architecture, maritime operation and management education in their universities, as well as the associate degree graduates was stopped as well.

Through the amendments made on the Regulation on Seamen by the Undersecretariat of Maritime Affairs in 2006 and 2010, mechanical engineers and naval architects were provided with to opportunity to become unlimited watchkeeping engineer by completing difference courses, and with additional requirements, the graduates of vocational maritime higher education institutions were provided with the opportunity of orientation to become unlimited watchkeeping officer and engineer.

Dr. Özkan Poyraz, General Director of Maritime Transport, whom we asked his opinion regarding the issue, confirmed that the Council of State, 10th Department's decision for the stay of execution was notified to the Undersecretariat of Maritime Affairs. Poyraz stressed that Supreme Court's decision is not the final decision of abolishment lawsuit; this is a stay of execution decision and the appeal to the Council of State's Plenary Assembly is possible. "Each court decision is required to be implemented by the administrations in terms of the provisions of the Constitution. Due to the stay of execution, in order to prevent new applications to the relevant trainings and unjust treatment arising from this, it was announced via Seamen Training Information Automation System that authorization regarding this training has been suspended and no new enrollment will be allowed," noted Poyraz.

With the decision of the Council of State, complementary and adaptation trainings offered by some higher education bodies are affected from now on.

En iyiler arasında iki Türk yapımı yat

Bodrum tersanelerinde inşa edilen 50 metre uzunluğundaki 'Galileo' ve 57 metre uzunluğundaki 'Montigne' adlı yatlar, yatçılık sektörünün önemli yayın organları arasında yer alan dergisi İngiliz The Yacht Report tarafından dünyanın en iyi 10 yatı arasında gösterildi. İngiltere'nin dünyaca ünlü yatçılık dergisi The Yacht Report, mart ayında dünyada 45 metre üzeri yelkenli yat imalatçıları arasında, Ege Yatçılık Turizm A.Ş.'yi yedinci sırada gösterdi. Dergide, şirketin Bodrum tersanelerinde inşa edilen ve 2009 yılında denize indirilen 57 metre uzunluğundaki

Montigne ve 2007 yılında denize indirilen 50 metre uzunluğundaki Galileo adlı yatlara övgüler yağdırıldı. Ege Yatçılık Turizm A.Ş. Yöneticisi Sinan Özer, yat yapımında, dünyanın sayılı şirketleri arasında yer almaktan büyük gurur duyduklarını ifade etti ve ardından bu senenin sonunda, bir Rus işadammın sipariş ettiği, Türkiye'nin ve Bodrum'un en büyük yatı olan 70 metrelik, 15 milyon Euro'ya mal olacak bir yatın yapımına başlayacaklarını söyledi.



Two Turkish yachts among the bests

The 50-meter 'Galileo' and 57-meter 'Montigne' yachts built at Bodrum shipyards were listed among the top 10 yachts of the world by the British magazine 'The Yacht Report', one of the important publications of the yachting sector. In the world famous British yachting magazine 'The Yacht Report',

Ege Yatçılık Turizm A.Ş. ranked 7th among the manufacturers of sail yacht over 45 meters in the world. The magazine praised the 50-meter yacht 'Galileo' that was launched in 2007 and the 57-meter 'Montigne' launched in 2009, both built by the company at Bodrum shipyards. "We are very proud of being

among the world's recognized companies in yacht building" said Sinan Özer, the executive of Ege Yatçılık Turizm A.Ş. "At the end of this year, we will start to build a 70-meter long yacht, which will be the biggest yacht of Bodrum and Turkey, ordered by a Russian businessman, and will cost 15 million Euros".

“Gönül” ve “Erdem Karadeniz” denize indirildi

Dentur Avrasya Grup çatısı altında hizmet verecek “Gönül” ve “Erdem Karadeniz” isimli tekneler denize indirildi. Yılmaz Turizm ve Denizcilik Limitet Şirketi adına inşa edilen “Gönül” ve Karadeniz Kara ve Deniz Taşımacılığı Turizm Limitet Şirketi adına inşa edilen “Erdem Karadeniz” tekneleri Türk Loydu klasında, CE rotasyonunda yapıldı. 700 yolcu taşıma kapasitesine sahip teknelerin Beşiktaş-Üsküdar hattında sefer yapacağı, Avcılar-Adalar, Eskihisar-Topçular hatlarında

çalışabileceği ve Boğaz turları için kullanılabileceği ifade edildi. Gönül ve Erdem Karadeniz teknelerini denize buluşturmanın mutluluğunu yaşadıklarını söyleyen Çakırlar Tersanesi Genel Müdürü Erol Yalçınkaya, Dentur Avrasya Grup için dokuz tekne daha yapacaklarını belirtti. Bu teknelerden dördünün inşasına başladıklarını ve üçünü yılbaşında suya indirmek istediklerini ifade eden Yalçınkaya, yeni inşanın yanı sıra tamir ve bakım işlerinin de aynı hızla devam ettiğini belirtti.



Çandarlı Limanı'nın ihale tarihi açıklandı

Dalgakıran ve yol bağlantıları kamu kaynaklarıyla gerçekleştirilen Çandarlı Limanı'nın yap, işlet, devret (YİD) modeliyle yapılacak ihalesi, 24 Martta gerçekleştirilecek. "Türkiye'nin batıya açılan kapısı" olarak nitelendirilen ve Türkiye'nin en büyük limanı olacak Çandarlı Limanı'nın ön fizibilite, ÇED ve imar planı hazırlıkları da tamamlandı. Ulaştırma Bakanlığı, deniz ticaretinde önemli olan "dev" liman projelerini hayata geçiriyor. Çandarlı Limanı'nın yap, işlet, devret (YİD) modeliyle yapılacak ihalesi, 24 Martta gerçekleştirilecek. Adapazarı Karasu Limanı-Demiryolu Bağlantı Hattı'nın altyapı çalışmaları da tamamladı. Buna göre tesis için bu ay içerisinde YİD modeli ile ihale ilanına çıkılması planlanıyor. Çandarlı ve Karasu limanlarının ihalelerinde de yat limanlarında olduğu gibi süre yarıştıracak ve koşulları uygun firmalar arasında, en kısa süreyi veren şirket ihaleyi kazanacak. Tekirdağ ve Avşa Adası yat limanlarının altyapılarını tamamlayan Ulaştırma Bakanlığı, Silivri, Yeni Foça, Şifne ve Seferihisar Ürkmez yat limanlarının altyapılarını ihale kapsamında tutacak. İhalelerde, altyapısı hazır limanlar 25 yıla, hazır olmayanlar ise 40 yıla varan işletme süreleri ile yarıştıracak.



Tender date for Çandarlı Port is set

For the Çandarlı Port whose breakwater and road connections were made with public funds, the tender with the build-operate-transfer (YID) model will be organized on 24th of March. The preliminary feasibility, EIA and zoning plan of the Çandarlı Port which is considered as the "door of Turkey to the west" and which will be the biggest port of Turkey, have also been completed. The Ministry of Transport implements "huge" port projects that are very important in shipping. The tender with the build-operate-transfer (YID) model will be organized on 24th of March. The infrastructure works of Adapazarı Karasu Port-Railroad Line is also completed. It is planned to announce the tender invitation for

the facility with YID model this month. As in the case for yacht ports, the companies will compete in terms of the duration for Çandarlı and Karasu ports and among the companies with the best qualifications, the company who offers the shortest duration will be awarded with the contract. The Ministry of Transport which completed the infrastructures of Tekirdağ and Avşa Island yacht ports, will also make a tender for the infrastructures of Silivri, Yeni Foça, Şifne and Seferihisar Ürkmez yacht ports. At the tenders, the companies will compete with the operating periods up to 25 years for ports whose infrastructures are ready and up to 40 years whose infrastructures are not ready.

"Gönül" and "Erdem Karadeniz" launched



The boats named "Gönül" and "Erdem Karadeniz" that will operate under Dentur Eurasia Group were launched. "Gönül" was built for Yılmaz Turizm ve Denizcilik Limitet Şirketi, while "Erdem Karadeniz" for Karadeniz Kara ve Deniz Taşımacılığı Turizm Limitet Şirketi, both at Turkish Lloyd class at CE rotation. It was stated that the boats that have the capacity of 700 passengers will operate on Beşiktaş-Üsküdar line and possibly on Avclar-Adalar, Eskihisar-Topçular lines and

might be used for Bosphorus tours. Erol Yalçinkaya, the General Manager of Çakırlar Shipyard, expressed their happiness for launching the boats "Gönül" and "Erdem Karadeniz". "We will build nine more boats for Dentur Eurasia Group. We have started the construction of four of them and we want to launch three of them at the beginning of the year. Besides the new builds, our repair and maintenance works also continue with the same speed" said Yalçinkaya.



IIW KONGRESİ EKİM'DE ANTALYA'DA DÜZENLENECEK

Uluslararası kaynak konfederasyonu (IIW) Kongresi "Konstrüksiyon, Enerji ve Ulaşım Sistemlerinde Kaynak Bilim ve Teknolojisindeki Gelişmeler" başlığı altında, 21-22 Ekim'de Antalya'da düzenlenecek. GEV ve TKTA evsahipliğinde düzenlenecek Uluslararası Kaynak Konfederasyonu Kongresi'nin başkanlığı, TKTA Yönetim

Kurulu Başkanı Dr. Mustafa Koçak üstleniyor. GEV Yönetim Kurulu Başkanı Hülya Gedik, Türkiye'nin son dönemde atağa kalkan sanayisi ve ekonomisi ile dünyanın ilgi odağı haline geldiğini, geçen yıl Temmuz ayında İstanbul'da düzenlenen 63. IIW Uluslararası Konferansı'na tüm dünyadan 900'e yakın kaynak uzmanının

katılmasının da bunun bir göstergesi olduğunu söyledi. TKTA Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Mustafa Koçak ise kongreye özellikle Avrupa'dan ve komşu ülkelerden yüksek bir katılım beklediklerini, Türk akademisyenleri ve kaynağı üretim proseslerinde yoğun bir şekilde kullanan sanayicileri de Antalya'da görmek istediklerini kaydetti.



IIW CONGRESS WILL BE HELD IN ANTALYA IN OCTOBER

International Institute of Welding (IIW) Congress will be held in Antalya on October 21-22 under the title of "Developments in Welding Science and Technology in Construction, Energy and Transportation Systems". The International Welding Confederation Congress to be hosted by GEV and TKTA will be headed by Dr. Mustafa Koçak, the Chairman of TTKA. Hülya

Gedik, the Chairwoman of GEV, stated that Turkish industry and economy have recently attracted the attention of the world and the participation of nearly 900 welding experts from all over the world to the 63th IIW International Conference in July last year in Istanbul is an indication of such attention. Dr. Mustafa Koçak, Chairman of TTKA, on

the other hand, mentioned that they will be expecting high participation to the congress particularly from European and neighbouring countries and that they wished to see the Turkish academicians and the industrialists who intensely used welding in their production processes as well in Antalya.





Kriz tersane yatırımını durdurdu

Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, global krizin Gelibolu'ya yapılması planlanan tersane inşaatını durdurduğunu söyledi. Yaşar Duran Aytaş, önce Gelibolu Tersanesi'ni ziyaret etti, burada Gelibolu Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Aksoy'dan bilgi aldı. Aytaş, daha sonra Gelibolu Liman Başkanlığı'na gitti. Liman Başkanı Ayhan Özdemir ile birlikte bir süre görüşen Aytaş, daha sonra beraberindeki heyet ile birlikte Gelibolu Savaş Müzesi'ni gezdi. Müze çıkışında açıklama yapan Aytaş şunları söyledi: "Gelibolu'nun en eski tersanelerinden olan ve ayakta kalan Gelibolu tersanesi var. Biz bugün bu tersa-

nenin sahibi Mehmet Aksoy'u ziyaret ettik ve tersanesini gezdik. Bizim Çanakkale bölgesine geliş amacımız, Biga Sanayi ve Ticaret Odası'nın davetlisi olarak, burada yapılması planlanan tersaneye uygun yer bakmak ve bununla ilgili çalışmalarda bulunmaktı. Bu çalışmalarımızı tamamladıktan sonra Gelibolu'ya geldik. Global kriz devam etse de yatırımcıların talepleri olduğu sürece onlara yer tahsis edeceğiz. En büyük tersaneleri bu bölgemizde kuracağımıza inanıyorum. Daha evvel Gelibolu'da büyük bir yatırım yapmaya çalışan Gelibolu Endüstri Tersanesi planı ve ÇED raporları hazırlanmasına rağmen, global kriz sebebiyle gerekli yatırımı yapı-

madılar. Gelibolu Tersanesi'nin yaşanan bu krize rağmen ayakta durmasını takdirle karşılıyorum, bu inançlı direnişleri için teşekkür ediyorum. Dünyaya gemi ihraç ediyor ve ekonomiye büyük katkıda bulunuyorlar". Gelibolu Tersanesi'nde inşa edilen açık gemi römorkörünün 18 Martta denize ineceğini vurgulayan Aytaş; "Bu bizde büyük bir duygu yaratıyor. İnşallah global kriz kalktığında yatırımcılarımız bu bölgeye yatırımlarını devam ettirirler. Çünkü bu, gemi sanayinde de gelişmeye vesile olur. Bu ağır bir sanayidir. Gemi imalatı, hem zevkli, hem zorlu, hem de ekonomiye katkı payı çok olan bir sanayidir" şeklinde konuştu.

Crisis stopped the shipyard investment

Yaşar Duran Aytaş, the General Manager of Shipbuilding and Shipyards, the Undersecretariat of Maritime, said that the global crisis stopped the shipyard construction which is planned at Gallipoli. He first visited the Gallipoli shipyard and received information from Gallipoli Shipyard Chairman Mehmet Aksoy. Aytaş later visited the Gallipoli Port Presidency and talked to the Port President Ayhan Özdemir for a while and then visited the Gallipoli War Museum with the committee accompanying him. Aytaş made a statement when he exit the museum; "Gallipoli shipyard is one of the oldest shipyards of Gallipoli that still stands. Today, we visited

the owner of this shipyard, Mehmet Aksoy, and his shipyard. The purpose of our visit to Çanakkale region as the guest of Biga Chamber of Industry and Commerce, is to find a suitable location for the shipyard planned to be established here and to carry out relevant works. After we completed these works, we came to Gallipoli. Even if the global crisis continues, we will allocate space to the investors as long as they demand. I believe we will establish the biggest shipyards to this region. Even though Gallipoli Industry Shipyard, who tried to make a big investment in Gallipoli, has prepared the plans and EIA reports, they could not be able to make the invest-

ment due to the global crisis. I appreciate that the Gallipoli Shipyard is still on the board despite the crisis and I thank them for this faithful resistance of theirs. They export ships to the world and make a great contribution to the country's economy". Aytaş also emphasized the launch of the open ship trailer built at the Gallipoli Shipyard, on 18th of March. "This creates deep feelings inside us. If God willing, our investors will continue to invest in this region, when the crisis is over, because this will also help the development of the ship industry. This is a heavy industry. Building ships is both difficult and fun and also an industry that contributes a lot to the economy".

YALIZ İzmit Bölge’de birinci yılını kutluyor

39 yıldır Gebze’de YALIZ Sınai ve Tıbbi Gazlar A.Ş. olarak endüstriyel, medikal ve özel gazların dolum, satış ve dağıtımını yapan şirket, müşteri taleplerini karşılayabilmek, sektörün ihtiyacı olan tüm gaz çeşitlerinin dolumunu yapabilmek amacıyla çalışmalarına devam ediyor. ISO 9001 belgesine sahip olan

Yalız A.Ş., Ümraniye, Çerkezköy ve Adapazarı’ndaki son teknoloji sistem ile yönetilen kendi tesislerinde tüm gaz çeşitlerinin dolumunu yapıyor. Dolum tesisleri, satış ofisleri, dağıtım araçları, likit tankerleri ve yurt çapındaki bayilerinden oluşan dağıtım ağıyla hizmetlerini titizlikle sürdüren şirket, teknik destek

kadrosu ve satış sonrası hizmetleriyle müşterilerine en iyi şekilde hizmet vermeye devam ediyor. Ayrıca endüstriyel ve sanayi alında ürün bütünlüğü oluşturma açısından Gebze merkezinde bulunan satış biriminde kaynak teknolojisinde kullanılan tüm malzeme ve ekipmanın satışını ve müşteri taleplerini değerlendirek teminin gerçekleştirilen Yalız Sınai ve Tıbbi Gazlar A.Ş., toz altı , gaz altı ve gaz kaynakları , bütününde kullanılan tüm elektrot çeşitleri , gaz altı tel çeşitleri satışını da yapmaktadır. 2010 itibari ile 2009’un son çeyreğinde hizmete başlattığı İzmit’teki satış biriminin birinci yılını başarılı bir şekilde tamamlayan firma, son olarak Marmara Bölgesi’nde batıdan doğuya hizmet kalitesini ve gücünü artırabilmek için sanayinin yoğun olduğu İzmit merkezde 2009 Aralık ayında yeni bir satış birimi açtı. Bu gelişme ile Yalız dört farklı tesis ve iki satış birimi ile bölgede hizmet gücünü artırarak, geniş bir müşteri kitleğine ulaşma hedefine yaklaştı. 2011 yıl başı itibariyle ekonominin gelişmesi ve sanayinin artması ile ihtiyaç duyan bölgelere yeni projeler geliştirmeyi hedefleyen Yalız, bu konudaki çalışmalarına başladı.



YALIZ celebrates its 1st Anniversary in İzmit Region

The company, which has been serving as YALIZ Sınai ve Tıbbi Gazlar A.Ş. in Gebze in filling, sales and distribution of industrial, medical and special gases for 39 years, continues its efforts to meet the customer demands and realizing the filling of all gas types as required by the sector. Yalız A.Ş. has the certificate of ISO 9001 and performs the filling of all gas types in its own facilities that are managed by the state-of-the-art technology in Ümraniye, Çerkezköy and Adapazarı. With its services with its distribution network that consists of filling facilities, sales offices, distribution vehicles, liquid tankers and

the dealers throughout the country, the company continues to provide the best service to its customers with its technical assistance team and after-sales services. YALIZ Sınai ve Tıbbi Gazlar A.Ş. ensures the supply of all materials and equipment used in the resource technology in its sales unit in Gebze center by evaluating the customer demands and also sells submerged, gas shielded and gas sources and all electrode types used for them, as well as welding wire types. As of 2010, the company has successfully completed the 1st year of its sales unit in İzmit that started to offer service at

the last quarter of 2009. And finally in December, 2009, it opened a new sales unit in industry-concentrated İzmit center in order to increase its service quality and power in Marmara Region from west to east. With this development, Yalız has come closer to its goal of reaching a wider customer group by increasing its service power in the region with four different facilities and two sales units. Yalız has started its efforts aiming at developing new projects at the regions in need, with the economic development and increase of industry starting from the beginning of 2011.

The Ministers left their offices, bureaucrats went into politics

Prior to the elections, three ministers left their offices as required by the law. The ministers of Transport, Internal Affairs and Justice resigned within this scope, and the new names were appointed to fill their positions. Undersecretary Habip Soluk replaced Binali Yıldırım, Minister of Transport; Undersecretary Ahmet Kahraman replaced Sadullah Ergin, the Minister of Justice, and Undersecretary Osman Güneş replaced Beşir Atalay, the Minister of Internal Affairs.

Among the resigned bureaucrats, the names familiar to our sector are as follows: İsmet Yılmaz, the Undersecretary of the Ministry of Culture and Tourism, Suat Hayri Aka, the Deputy Undersecretary of the Ministry of Transport, Ahmet Arslan, the General Manager of Ports and Airports (DLH), Ali Arıdurdu, the General Manager of Civil Aviation.

Erol Yücel resigned too

Erol Yücel, the President of TOBB Maritime Assembly, one of the names very familiar to the maritime sector, resigned from his duty on March 10, 2011 and announced his candidate for nomination from CHP party in the elections.

Emotional Moments at the Ministry of Transport

Emotional moments took place during the hand over ceremony at the Ministry of Transport. During hand over ceremony, Undersecretary Habip Soluk, who took over the office after Binali Yıldırım, wished good luck and said "may God help you to succeed", and could not help but shed tears. Habip Soluk addressed to Binali Yıldırım, "We have considered you not only as the Minister of Transport but as a friend, a colleague, and an older brother. We have respected and loved you. Nonetheless, everything we have learned from you will be our guide. I offer you my sentiments of respect and esteem on behalf of all staff."

İsmet Yılmaz, who resigned from his office of Undersecretary of the Ministry of Culture and Tourism, announced his nomination candidacy as AK Party deputy from his hometown Sivas. "To serve our country and Sivas is the highest of all honors and titles" said Yılmaz. Suat Hayri Aka, the Deputy Undersecretary of the Ministry of Transport, who resigned to become nomination candidate for Bitlis Deputy from AK Party, said that he is aiming to provide services to his fellow townsmen under the roof of Parliament. Ahmet Arslan, the General Manager of DLH announced his nomination candidacy after leaving his office.



Bakanlar ayrıldı, bürokratlar siyasete soyundu

Seçimler öncesi yasa gereği üç bakan görevlerinden ayrıldı. Ulaştırma, İçişleri ve Adalet bakanları bu çerçevede istifa etti ve yerlerine yeni isimler atandı. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın yerine Müsteşar Habip Soluk, Adalet Bakanı Sadullah Ergin'in yerine Müsteşar Ahmet Kahraman, İçişleri Bakanı Beşir Atalay'ın yerine Müsteşar Osman Güneş geldi.

İstifa eden bürokratlardan sektörümüzün yakından tanıdığı isimler şöyle: Kültür ve Turizm Bakanlığı Müsteşarı İsmet Yılmaz, Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Suat Hayri Aka, Limanlar ve Hava Meydanları (DLH) Genel Müdürü Ahmet Arslan, Sivil Havacılık Genel Müdürü Ali Arıdurdu.

Erol Yücel de istifa etti

Denizcilik sektörünün yakından tanıdığı isimlerden biri olan TOBB Denizcilik Meclisi Başkanı Erol Yücel görevinden 10 Mart 2011'de istifa ederek CHP'den aday aday olduğunu açıkladı.

Ulaştırma Bakanlığı'nda duygusal anlar

Ulaştırma Bakanlığı'ndaki devir teslim



töreninde duygusal anlar yaşandı. Devir teslim töreninde Binali Yıldırım, "Hayırlı olsun. Allah muvafak etsin" dedikten sonra görevi devralan müsteşarı Habip Soluk göz yaşlarını

tutamadı.

Habip Soluk, Binali Yıldırım için "Sizi sadece Ulaştırma Bakanı olarak değil, bir dostumuz, arkadaşımız, ağabeyimiz olarak gördük, saydık ve sevdik. Ancak sizden öğrendiklerimiz her zaman rehberimiz olacaktır. Bütün personel adına size saygı ve hürmetlerimi arz ediyorum" dedi.

Kültür ve Turizm Bakanlığı Müsteşarlığı görevinden istifa ederek memleketi Sivas'tan AK Parti milletvekili aday adaylığını açıklayan İsmet Yılmaz, "Ülkemize ve Sivas'ımıza hizmet etmek onurların ve payelerin en yücesidir" dedi. AK Parti'den Bitlis Milletvekili aday adayı olmak için istifa eden Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Suat Hayri Aka da, hemşerilerine TBMM çatısı altında hizmet vermeyi hedeflediğini söyledi. DLH Genel Müdürü Ahmet Arslan da görevinden ayrılarak, aday adaylığını açıkladı.



Savaş gemisi üretiminde Türk-İngiliz ortaklığı

Turkish-English partnership in warship production

Wall Street Journal Gazetesi'nde yayımlanan ve İngiliz yetkililerin onayladığı habere göre; Türkiye, 2020 yılında İngiltere tarafından kullanılmaya başlanacak olan Frigate 26 tipi savaş gemisi üretiminde İngiltere'ye yardım edecek. Ayrıca İngiliz pilotları ve askerlerinin bir kısmı Türkiye'de eğitim görecektir. Türkiye'de eğitilecek İngiliz askerlerinin, Afganistan'a göreve gitmeleri durumunda coğrafi benzerlik nedeniyle kolaylık yaşayacakları düşünülüyor. Wall Street Journal'ın haberine göre, ismini vermeyen bir yetkili, iki ülke arasında askeri kapasitenin artırılmasına yönelik görüşmeler yapıldığını ve bu görüşmelerin Temmuz ayında tamamlanacağını belirtti.

According to the report published in Wall Street Journal and confirmed by the English authorities, Turkey will help England for the production of Frigate 16 type warship that will started to be used in 2020 by England. Also, a number of English pilots and soldiers will be trained in Turkey. It is thought that the English soldiers to be trained in Turkey will have convenience because of the geographical resemblance in case they go on a mission to Afghanistan. According to the report of Wall Street Journal, an anonymous authority stated that the meetings are being held regarding the increase of military capacity between the two countries and that these meetings will be completed by July.

Yerli savaş gemileri İDEF'te sergilenecek

Yerli savaş gemileri İDEF 2011-10. Uluslararası Savunma Sanayi Fuarı'nda sergilenecek. Böylece Savunma Sanayi Fuarı'nda ilk kez yerli üretim savaş gemileri sergilenmiş olacak. 10-13 Mayıs tarihleri arasında TÜYAP Fuarcılık tarafından İstanbul'da gerçekleştirilecek olan İDEF'te,

Milgem (Milli Gemî) Projesi çerçevesinde İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nca 3 yılda tamamlanan ve Türk savunma sanayi açısından bir ilk olan ve Heybeliada Korveti ile Sahil Güvenlik Komutanlığı için inşa edilen Sahil Güvenlik arama ve kurtarma gemilerinden "TCS Dost" ve "TCSG Güven"

sergilenecek. Büyükçekmece'ye demir atacak gemileri, fuara gelen yerli ve yabancı heyetler gezme fırsatı bulacak. Bugüne kadar gerçekleştirilen İDEF Savunma Sanayi fuarlarında tank, top, uçak, helikopter gibi ürünler sergileniyordu. Bu sene ilk kez deniz araçları da fuarda sergilenecek.

The domestic warships will be exhibited at İDEF

The domestic warships will be exhibited at İDEF 2011 - the 10th International Defense Industry Fair. Thereby, the domestic production warships will be exhibited for the first time at Defense Industry Fair. The İDEF, that will be carried out in Istanbul by TÜYAP Fuarcılık between

May 10th-13th, will exhibit "TCS Dost" and "TCSG Güven" - the Coast Guard search and rescue ships - which are completed in 3 years by Istanbul Shipyard Command

within the framework of Milgem (National Ship) Project. The ships, which are a first regarding Turkish defense industry, are constructed for Heybeliada Corvette and Coast Guard Command. Local and foreign committees visiting to the fair will find the opportunity to sightsee the ships to drop the anchor at Büyükçekmece. At the İDEF Defense Industry fairs carried out so far, products such as tanks, cannonballs, planes and helicopters were exhibited. The marine vessels will also be displayed at the fair for the first time this year.



EMEC çalışmaları

GESAD'ın üye olduğu Avrupa Deniz Teçhizatı Kurulu'nun (EMEC) yakın dönem faaliyetleri arasında veri derleme çalışması yer almaktadır. EMEC Avrupa deniz teçhizatı üretimine ait 2009 ve 2010 verilerini tespit etmek için üye ülkelerin envanter bilgilerini derlemektedir. Uzakdoğu ve Brezilya başta olmak üzere dünya pazarındaki gelişmeler ve bu gelişmelere göre Avrupa deniz teçhizatı sektörünün rekabet edebilirliği takip edilmektedir. Özellikle gemilerin yapımını tercih eden Avrupa tersanelerinde müsbet kıyırardanmalar olduğu gözlemlenmektedir. EMEC'in önde gelen faaliyetlerinden biri olan deniz teçhizat üreticileri açısından klas uygulamalarının daha verimli hale getirilmesi yönünde çalışmalar ve girişimler devam etmektedir. EMEC Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi'nin (EESC) kriz dönemi çalışmalarından biri olan

“Avrupa Gemi İnşaatı Endüstrisi - Devlet Yardımları ve Fazlası” adlı çalışmaya katılacak. Çalıştay 18 Nisan 2011'de Gdansk'da düzenleniyor (bk. www.eesc.europa.eu). OECD'den EMEC'e Çalıştay Daveti OECD (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı) - EMEC ilişkilerinde etkinlik artıyor. OECD'nin Gemi İnşa Sanayi Çalışma Grubu EMEC Genel Sekreteri Paola Lancellotti'ye yol aldığı davetle “Yeşil Gelişmeye Gemi İnşa Sektörünün Karşılığı” konulu çalışmaya EMEC'in katkı yapması istendi. Çalışmaya altyapının yakın zamanda hazırlanan OECD raporu tarafından sağlandığı belirtiliyor (Bk. <http://www.oecd.org/dataoecd/22/10/46370308.pdf>). Çalışmaya devlet temsilcileri, idareler ve endüstri temsilcileri katılacaklar.



Studies of EMEC

One of the recent activities of European Marine Equipment Council (EMEC), where GESAD is also a member, is data compiling. EMEC compiles the inventory information of member states in order to determine the data for 2009 and 2010 regarding the European marine equipment production. The developments in the world market, particularly the Far East and Brazil, and the competitiveness of the European marine equipment sector according to these developments are being monitored. The studies and initiatives to make the class practices more efficient for the marine equipment producers, which is one of the primary activities of EMEC, continue. EMEC will join the workshop “European Shipbuilding Industry – State Aid and More”, one of the studies of European Economic and Social

Committee (EESC) during the crisis period. The workshop will be organized at Gdansk on April 18, 2011 (see www.eesc.europa.eu). Workshop Invitation to EMEC from OECD The effectiveness in the relations between OECD (The Organisation for Economic Co-operation and Development) and EMEC is increasing. With the invitation of OECD's Council Working Party on Shipbuilding (WP6) sent to Paola Lancellotti, the Secretary General of EMEC, the contribution of EMEC was requested for the workshop titled “The shipbuilding sector's response to the Green Growth challenge”. It is stated that the basis of the workshop relies on the OECD report prepared recently (See <http://www.oecd.org/dataoecd/22/10/46370308.pdf>). The states' representatives, administrations and industry representatives will attend to the workshop.

aselsan

DENİZ VE SAHİL GÜVENLİK SİSTEMLERİ

ASELSAN, su üstü ve su altı platformları inşaa ve modernizasyon programlarında; deniz ve sahil güvenlik sistemlerine yönelik özgün tasarım, geliştirme, entegrasyon, enstalasyon ve sistem mühendisliği hizmetleri sunmaktadır.

www.aselsan.com.tr

aselsan Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir Kuruluşudur.

Yaşar Duran Aytaş: Gemi İnşa ve Tersaneler Gen. Müd.

Yat sektörünün envanteri çıkıyor



Yaşar Duran Aytaş

Gemi inşa sanayi ülkemize önemli getiriler sağlamaktadır. 2002 yılında 37 olan tersane sayısı 2010 yılında 70'e çıktı. 2002 yılında tersanelerimizin proje kapasitesi 550 bin DWT iken, bugün 3,51 milyon DWT'a ulaşarak, 2002 yılından bugüne 6 kattan fazla büyüme sağlamıştır. Dünya yeni gemi inşa siparişlerinde 2010 yılı sonu itibarıyla 127 adet gemi ile 6'ncı sırayı almayı başardık. Tekne imal sanayinde de teslim kapasitesi itibarıyla dünyada 5'inci sırada yer alıyoruz.

Gemi inşa sanayinde kaliteli, ucuz iş gücü ile pazara olan yakınlık, uygun coğrafi konuma sahip olunması önemli faktörlerin başında geliyor. Özel sektör tersanelerimiz, Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan gemilerin inşasını yapabilecek imkan ve kapasiteye ulaştığı. Ayrıca olağanüstü durumlarda ülke savunmasında kullanılacak birinci derecede stratejik öneme haiz tesislerimiz bulunuyor. Türk insanının girişimci yapısı, bakım-onarım ve yeni gemi inşa açısından uygun coğrafi konuma sahip olunması, dünya yeni gemi talebindeki artış trendinin -azalarak da olsa- hala sürmesi ve bu beklentinin bir süre daha sürmesi olasılığı, koster filomuzun yenilenmesi potansiyelinin varlığı gibi hususları fırsatlarımız olarak

“Yalova'da kurulacak olan ve bütün izinleri tamamlanan Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi yatırımı ile bu sorunlar kısa süre içinde aşılabacak ve gemi yan sanayi firmalarımız dünya ile rekabet edebilir hale gelecektir”.



değerlendirebiliriz. Küresel kriz ile birlikte bütün dünyada gemi inşa sanayinde bir daralma yaşandı ve ülkemiz de bundan büyük oranda etkilendi. Bu çerçevede sektöre yönelik, 2010/406 sayılı Kredi Garanti Kurumlarına Sağlanacak Hazine Desteğine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Gemi inşa ve gemi işletmeciliği alanında faaliyet gösteren işletmelerin finansmana erişim imkânlarının geliştirilmesi suretiyle kredi sisteminin etkin bir şekilde çalışması için kredi garanti kurumlarına Hazine Müsteşarlığı tarafından sağlanacak desteğe ilişkin usul ve esaslar düzenlendi. Ayrıca

If steel is the mother to the ship, then welding is the father.

Yaşar Duran Aytaş: General Manager of Shipbuilding and Shipyards
The Inventory of yacht industry is coming out soon

“The problems will soon be overcome with the Ship Specialized Organized Industrial Zone to be established in Yalova since all its permits have been completed, and the ship

tersane ve gemi işletmecilerine yatırım ve işletme kredisi olmak üzere iki farklı kredi imkânı sağlandı.

Dünya ile rekabet edebileceğiz

Planlanan sanayileşme stratejileri doğrultusunda dünya ile rekabet edebilecek altyapıyı oluşturmanın uğraşını veriyoruz. Sektörel bazda yapılan yatırımlar her geçen gün artıyor. Denizcilik sektörü de payına düşen yatırımları alarak gelişmekte ve gemi inşa sanayi büyümektedir. Bu kapsamda da gemi yan sanayi, gemi inşa sanayimizin gelişmesine paralel gelişme göstermektedir. Bazı gemi yan sanayi ürünlerinde Türkiye kendini kanıtlamış durumdadır. Ancak bazı yan sanayi ürünlerini üretmiyoruz. Üretimi yapılmayan ürünlerin bir kısmının üretilmeme sebebi, gerekli teknolojiyi ve bilgiyi sağlayamamak değil, ürünün tüm dünyada birkaç büyük üreticinin tekelinde bulunması ve karlılığının küçük işletmeler için yeterli olmamasıdır. Gemi yan sanayi de, istihdamıyla ülkemizin önemli sektörlerinden biridir. Küçük işletmeler oldukları için tersanelerin yan sanayi ürün taleplerini tam olarak karşılayamamaktadırlar. Ancak Yalova'da kurulacak olan ve bütün izinleri tamamlanan Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi yatırımı ile bu sorunlar kısa süre içinde aşılabilecek ve gemi yan sanayi firmalarımız dünya ile rekabet edebilir hale gelecektir.

Yat sektöründe envanter ve katalog çalışması

Ege ve Akdeniz Bölgesi'nde, yat turizminin gelişmesine paralel olarak tekne inşa, bakım-onarım ve çekek faaliyetleri hızla artmaktadır. Bugün 500'ü aşan firmanın oluşturduğu sektörle ilgili ortaya konacak politikalar ve sektörün tanıtılmasında eksikliği yaşanan bilgilerin edinilmesi amacıyla ülkemizde ilk kez tekne imal sektörünün tamamına yönelik

envanter ve katalog çalışmasını başlatıyoruz. Çalışmanın 2011 yılı içinde tamamlanmasını hedefliyoruz.

Eğitim çalışmalarını sürdürüyor

Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü tarafından tersanelerimizde artan iş hacmi ve genel müdürlük kontrolünde yatırımları sürdürülen tersaneler ve yat inşa yerlerinde doğacak iş gücü ihtiyacı ve istihdam ihtiyacının sektör temsilcileri ve alt yüklenici olan taşeron firmalarca karşılanmasında, yeterli eğitilmiş personel temin edilememesi ve yaşanan yoğun iş temposunun getirdiği diğer olumsuzluklara bağlı gerçekleşen iş kazalarının, eğitilmiş personel sayısının artmasıyla azalacağı hususu dikkate alınarak, eğitilmiş ara iş gücünü temin etmek amacıyla Milli Eğitim Bakanlığı ile gerekli girişimler başlatılmış olup, gemi inşa bölümü ile ilgili kollarda bu sanayi dalının yoğunlaştığı birçok ilimizde ahşap yat ve tekne imalatı bölümü gibi bölümlerin açılması sağlanmıştır. 2004 yılında 6 adet gemi yapımı meslek lisesi mevcutken, Aralık 2010 itibarıyla gemi yapımı alanı eğitimi veren okul sayısı 31'e yükselmiştir. Dal sayısı ise aynı dönemde 17 adetten, 45 adede çıkmıştır. Aralık 2010 itibarıyla gemi yapımı alanı eğitiminde okuyan öğrenci sayısı 2617'e ulaşmış bulunmaktadır.

Bugün sektörümüz için önemli konulardan biri de tanıtımdır. Ülkemiz denizciliğinin gelişmesinin yanı sıra, özellikle tekne ve deniz araçları ekipmanları ve aksesuarlarının üreticileri ile talep sahiplerinin bir araya geleceği fuar organizasyonları, ülkemiz gemi-tekne inşa ve yan sanayisi için önem arz etmektedir. Müsteşarlığımız da, bu tip organizasyonlara katılarak gerek denizcilik alanında gerekse gemi ve tekne inşa sanayisi hakkında teknik bilgilendirme sağlamaktadır.

supply industry companies will be able to compete with the world.”

The shipbuilding industry provides our country with major proceeds. The number of shipyards, which were 37 in 2002, increased to 70 in 2010. While the project capacity of our shipyards were 550 thousand DWT, today by reaching 3.51 million DWT, a growth more than 6 times has been achieved from 2002 onwards. We have succeeded to rank 6th with 127 ships in the new ship orders as of 2010 in the world. We rank 5th in the delivery capacity of boat manufacturing in the world.

High quality, cheap labor and proximity to market, and favorable geographical position can be listed as the important aspects of the shipbuilding industry. Our private shipyards have reached the facility and capacity to be able to build the ships required by Naval Forces. Moreover, we have facilities that have the first degree strategic importance that may be used in extraordinary situations for the defense of the country. We can evaluate the aspects such as entrepreneurial nature of the Turkish people, having a favorable geographical location in terms of new ship building and maintenance-repair, the ongoing increasing, – although decreasing now- trend of demand for new ships in the world and the possibility of this expectation to continue for a while, the existence of the potential of renewal of our coaster fleet as our opportunity. With the global crisis, a recession has been experienced in the shipbuilding industry all over the world and our country has been largely affected from this. Within this framework, for the sector, the Resolution on Making Amendment in the Resolution on Procedures and Principles regarding Treasury Support for Credit Guarantee Institutions numbered 2010/406 entered into force upon publishing in the Official Gazette. By improving the opportunities of the businesses operating in the field of shipbuilding and ship operations to access finance, the support to be provided by the Undersecretariat of Treasury to the credit guarantee institutions regarding principles and procedures in order for the credit system to work efficiently has been regulated. In addition, two different credit opportunities regarding investment and operating were provided to the shipyard and ship operators.



We will be able to compete with the world

We have been endeavoring to establish the infrastructure that will be able to compete with the world in line with the planned industrialization strategies. Investments on the basis of the sector are increasing every other day. Maritime sector is developing by receiving the investments of its share and shipbuilding industry is growing. Within this scope, the ship supply industry develops in parallel with the development of our shipbuilding industry. However, we cannot produce some of the products of ship supply industry. The reason for not producing a part of these products is not about providing required technology and information, rather the fact that these products are being under the monopoly of several large manufacturers and the profitability is not being sufficient for small businesses. Ship supply industry is one of the most important sectors of our country with its employment opportunities. Since they are being small businesses, they cannot meet ship supply demands of shipyards fully. However, the problems will soon be overcome with the Ship Specialized Organized Industry Zone to be established in Yalova since all its permits have been completed, and the ship supply industry companies will be

able to compete with the world.

Inventory and catalog studies in the yacht industry

In parallel with the development of yacht tourism in the Aegean and the Mediterranean region, boat building, maintenance and repair and boat yard activities are increasing rapidly. We are launching for the first time in our country the inventory and catalog studies addressing the entire boat building sector in order to gather the information lacking to promote the policies regarding the sector, composed of more than 500 companies, and the sector. We are aiming to complete the study within 2011.

Training activities in progress

The necessary initiatives have been started by the General Directorate of Shipbuilding and Shipyards with the Ministry of Education in order to provide trained middle manpower, considering the problems that sector representatives and subcontractor firms are not able to meet the manpower and employment requirements arising from the increased business volume in our yacht building sites and the shipyards, whose investments have been continuing under the control of the general directorate, and the fact that work acci-

dents related to problems caused by the inability to provide sufficient trained personnel and intensive work tempo will diminish by increasing the number of trained personnel; and it has been ensured to open departments of wooden yacht and boat building in the branches related to shipbuilding in many provinces where this branch of industry is intensified. While there were 6 shipbuilding vocational high schools in 2004, as of December 2010, the number of schools offering training in the shipbuilding area reached to 31. The number of branches rose from 17 to 45 in the same period. As of December 2010, the number of students studying in the field of shipbuilding reached to 2617.

Today one of the significant issues for our sector is publicity. Besides the development of our country's maritime sector, exhibition organizations enabling producers of equipment and accessories of boats and vessels meet with demand owners are important for our country's ship-boat building and supply industry. Our Undersecretariat through participation of such organizations provides technical information regarding both in the field of maritime and ship and boat building industry.

Özdemir Ataseven: GESAD Başkan Yardımcısı

Yalova GİOSB'la dışa bağımlılığa son



Özdemir Ataseven

“Kendine özgü ayrıcalıklı bir sektör olan gemi sanayindeki bu yapılanma, hızla büyüyen Türkiye gemi inşa sanayinin dışa bağımlılıktan kurtulma projesidir”

İki yıla yakın bir zaman çalışıldı, koşturuldu. Başta İMEAK GESAD'ın “Gemi Sanayi” dergimizde olmak üzere, sektörümüzle ilgili birçok yayın organında Türk gemi sanayinin temeli olacak Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesinin (GİOSB) gereği anlatıldı. Gerekçelerini anlatmaya çalıştık. Ve nihayet 4 Şubat 2011 tarihinde kuruluş Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın onayı ve 275 nolu tescili ile Yalova GİOSB tüzel kişiliğe kavuştu. Kuruluşun ülkemize, tüm denizcilik camiasına ve Yalova'ya hayırlı olacağına samimi inancımızı her zaman koruduk. Başarmanın yolu, elbette inanmaktan geçiyor.

İstihdama ve ülke ekonomisine katkı

Yalova GİOSB çalışmalarımızda yoğun işlerin bundan sonra başladığının bilincini taşıyoruz. Yapacağımız işlerde geniş tabanlı sektörel katılım sağlamak, düşüncelerimizi kitlelere duyurmak ve ilgili kesimlerle paylaşmak, geleceğimiz açısından önemli faktörler. Yalova GİOSB daha şimdiden henüz işe başlarken, tüm müteşebbisleri tamam-

End of foreign dependence with Yalova GİOSB

Özdemir Ataseven

Vice Chairman of GESAD

“This structuring in the ship industry, which is an original and privileged sector, is the project of the rapidly growing Turkish shipbuilding industry for freedom from external dependence.”

It has been approximately two years of working and rushing. The necessity of Ship Specialized Organized Industrial Zone (GİOSB) has been expressed in many relevant press outlets, especially in our “Ship Industry” magazine of İMEAK GESAD. We have tried to express its reasons. And finally on 4th February 2011, Yalova GİOSB gained legal entity with the approval of the





lanmış bir sosyo-ekonomik proje oldu. Ekonomik krizin sektörümüz üzerine düşen olumsuz gölgelerini silmek için bir heyecan, bir fırsat başlangıcı oldu. Yakın zaman içinde istihdama katkı, ülke ekonomimize katma değer kazandıracak bir proje oldu.

Yalova GIOSB Projesi henüz ÇED aşamasında ayrıcalıkları olan bir proje olarak gelişti. Projede gerçekleştirilecek faaliyetler konusunda uzun detaylı çalışmalar yapıldı. Çağımızda iletişim-bilişim kavramlarının bilgiyi ayağımıza getiren, duygu ve düşünce alışverişi olmaktan da öte duygu ve düşüncenin harekete geçirilmesini tetikleyen etkenler olduğunu görmekteyiz. Bu gelişmeler Ar-Ge çalışmalarının önemini ortaya çıkardı. Başarıya ulaşmak, her platformda yenilik gerektiren, yenilikçi araştırma geliştirme çalışmalarını zaruri kılmaktadır.

Yalova GIOSB bir “Kümelenme Projesi”

Yalova GIOSB kuruluş çalışmalarımızda eğitim ve Ar-Ge çalışmaları için 80.000 metrekarelik bir alanı projeye dahil ettik. Tüm üniversitelerimizin, sektörle ilgili uluslararası ortamda ve ülkemizde faaliyet gösteren tüm araştırmacı kuruluşlarımızın, sanayici kuruluşlarımızın ülkemiz kalkınmasına yön veren idari kurum ve kuruluşlarımızın yer alacağı bir yapılanmayı programladık. Ülkemiz gemi sanayinin, ileri ülkeler düzeyinde çalışmalarda bulunacağı mekan ve

Ministry of Industry and Trade and registration numbered 275. We have always protected our faith that the establishment would be beneficial for our country, the entire maritime community and Yalova. No doubt the way to success is paved with faith.

Contribution to employment and country economy

We are aware of the fact that intense works start after now in our Yalova GIOSB efforts. Ensuring broad-based sector participation in the works that we will do and announcing our opinions to the masses and sharing them with the relevant segments are important factors for our future. Yalova GIOSB has already been a socioeconomic project with all the participants ready. It has been a matter of excitement, a start for an opportunity to eliminate the negative shadows of the economic crisis on our sector. It has been a project to provide contribution to employment and added value to our economy in near future.

Yalova GIOSB Project has developed as a project with priorities even at the EIA stage. Very detailed work has been done in the project about the activities to be performed. In our age, we see that the concepts of communication and information technology are factors triggering emotions and thoughts beyond bringing us knowledge and enabling the exchange of emotions and thoughts. These developments have revealed the importance of R&D efforts. Achieving success makes innovative research and development efforts, which require innovations on all platforms, obligatory.

Yalova GIOSB - a “Clustering Project”

In our foundation efforts for Yalova GIOSB, we have included an area of 80.000 square meters in the project for training and R&D efforts. We have programmed a structuring involving all our universities, all our research organizations engaging in activities in the international environment related to the sector and in our country, our industrialist

ortamın burada oluşacağına inanıyoruz. Yalova GİOSB bu oluşumuyla ülkemiz gemi sanayini dünyada konuşulur, tanınır hale getirecektir.

Yalova GİOSB aynı zamanda sektörün binlerce çeşitlilikteki ürün yelpazesini bir arada üretecek bir "Kümelenme Projesi" olarak programlanmıştır. Ortak Ar-Ge çalışmaları ve yenilikçi çalışmalardan birlikte faydalanmaya dayalı "Kümelenme Projesi" sektörümüzde bir uygulama modeli oluşacaktır. GİOSB içindeki kuruluş kendi konusunda bilişimden istifade yeteneğini geliştirecektir.

Ülke insanlarının yaşam kalitesi ve refahı, iletişim teknolojisinin baş döndürücü hızla geliştiği küçülen dünyamızda, yapılmayan veya elimizin altında olup da yapılmayan yenilikçi ürünlerin üretilmesiyle mümkün olmaktadır. Her ürünün, her yeni makinenin daha çevreci, daha modern dizayn ediliyor. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) yenilikçi ürünlerin uygulanması yönünde kesin kurallar getiriyor. İnovasyon kavramı, Ar-Ge'yi tamamlayan gelişmişliğe dönüşümün bir parçası artık.

Dışa bağımlılıktan kurtulacağız

Yalova GİOSB yenilikçi ürünlerin dünya piyasalarına sunulacağı bir üretim merkezi. Ülkemiz ihtisas OSB kavramının gelişmesi yönünde etkin bir sosyo-ekonomik proje olarak devlet-üniversite-sektör üçgenini oluşumuna da katkıda bulunacaktır. Proje, üretim yanında kalifiye eleman yetiştiren mesleki eğitim yapısıyla, şov alanlarıyla, yollarıyla, limanıyla özetle tüm lojistik yapısıyla rekabetçilikle etkin olacak bir model olacaktır.

Bu proje ile tüm Avrupa'da ve genel olarak tüm dünyada teknolojinin lokomotifini olan gemi endüstrisinin yenilikçi ve çevreci çalışmalarının hava kirliliğine yaptığı katkı ile ilgili farkındalık yükselmeye devam edecektir. Yalova GİOSB, ülkemiz gemi sanayinin ulusal ve uluslararası kuralların görüşüldüğü müzakerelerin içinde ve etkin olmasına katkı sağlayacaktır. Yüzlerce çeşitlilikteki üretim yelpazesini kapsayan "Organize Kümelenme" yapısı, başta Türk Loydu olmak üzere uluslararası klas kuruluşlarının da ilgi odağı olacaktır. Kendine özgü ayrıcalıklı bir sektör olan gemi sanayindeki bu yapılanma, hızla büyüyen Türkiye gemi inşa sanayinin dışa bağımlılıktan kurtulma projesidir.

Tüm dünyayı saran olumsuz ekonomik dalgalanmalara ve çeşitli güçlüklerle rağmen hedeflerimize ulaşma iradesine sahibiz. Gemi sanayicileri olarak başladık ve en mükemmeliyi başaracağımıza da inanıyoruz.

organizations, and our administrative organizations and institutions guiding the development of our industrialist organizations. We believe that the space and the environment, in which the shipping industry of our country will find the means to work on the same level with advanced countries, will be created here. Yalova GİOSB will become talked about and recognized in the world by this formation.

Yalova GİOSB has also been programmed as a "Clustering Project" to produce the sector's product range of thousands of varieties together. "Clustering Project" based on joint benefit from common R&D efforts and innovative works shall create a model of practice in our sector. Any organization in GİOSB will enhance their skills to benefit from the information technology in their own respective field.

Quality of living and prosperity of the people of the country is possible through production of innovative products, which are either not produced in our world getting smaller where communication technology is developing with a dizzying pace or not produced although they are right under our hands. More environment-friendly and more up-to-date versions are produced for each product and each piece of machinery. International Maritime Organization (IMO) sets down strict rules for the use of innovative products. The concept of innovation is now a part of transformation into development, which complements R&D.

We will be freed from foreign dependency

Yalova GİOSB is a production center where innovative products will be offered to the world markets. And it will also contribute to the creation of the triangle of state-university-sector as an efficient socioeconomic project for the development of the concept of specialized Organized Industrial Zones. The project will be a model that will be efficient in competitiveness with its professional education structure raising qualified staff as well as production staff, its show areas, roads and ports, to sum up with its entire logistic structure.

By this project, awareness will continue to rise with regards to the innovative and environmentalist studies of the shipping industry, the driving force of the technology in Europe and throughout the world in general. Yalova GİOSB will contribute to the shipping industry of our country to be efficiently in the negotiations for national and international rules. The "Organized Clustering" structure covering production range of hundreds of varieties shall be the focus of especially the Turkish Loyd and international classification organizations as well. This structuring in the ship industry, which is an original and privileged sector, is the project of the rapidly growing Turkish shipbuilding industry for freedom from foreign dependency.

We have the will to attain our targets despite the negative economic fluctuations all over the world and certain difficulties. As ship industrialists, we have started and we believe that we will attain perfection.



Ayaktakiler soldan sağa: Hasan Buğdaycı (IHC Metalix B.V.); Roel de Graaf (IHC Metalix B.V.); Yıldırım Odabaşı (Tüdet A.Ş.); Terry van Velzen (Imtech); Bote de Vries (Finamar); Bülent Şener; Sylvia Boer (Holland Shipbuilding Association)
Oturanlar soldan sağa: Peter Maris (IHC Merwerde Holding B.V); Bart van Polen (Imtech); Salih Zeki Çakır (Koster Yatırım A.Ş.); Prof. Dr. Oral Erdoğan

Koster Filoda Gizlilik Sözleşmesi İmzalandı

Tersanelere can suyu olacak projelerden biri olan koster filo ile ilgili Hollanda ile “(NDA) Non-Disclosure Agreement” yani gizlilik sözleşmesi imzalandı.

Hollandalı ve Türk yetkililerin katıldığı toplantı 11 Mart 2011’de Hollanda’nın Lahey Kenti’nde yapıldı.

Terry Van Velzen: “Bu kazan-kazan senaryosudur”

Türk filosunu yenileme programı “Türk Yıldızı”nın geliştirilmesinde Türkiye-Hollanda işbirliği iyice şekillenmeye başladı. NIBC Bankası’nda, başkanlığını IHC Merwede ve Imtech Marine’nin yaptığı Hollanda Yıldız Konsorsiyumu ile Türk Koster

Yatırım A.Ş. arasında bir “Gizlilik Anlaşması” imzalandı. 35’den fazla Hollandalı ekipman tedarikçisini temsil eden Hollanda konsorsiyumu, “Türkiye Odağı” konsorsiyumu ile bir araya geldi. Her iki ülke de bu yıl, Türk filosunu yenileme programının yürütülmesi ile başlatma niyetlerini belirtti. Imtech Marine’den Terry Van Velzen “Hollanda Ekipman Tedarikçileri ve Türk tersaneleri için bu bir kazan-kazan senaryosudur, özellikle de Türkiye ve Hollanda’nın 2012

yılında 400 yıllık ilişkilerini kutlayacağı dikkate alınır” diye konuştu.

Koster filo çalışmaları hızlandı

Eylül 2010 tarihinde, Türk ve Hollandalı özel ve kamu uzmanları, iki ülke arasındaki denizcilik işbirliğini görüşmek üzere Hollanda’da Ulaştırma Bakanlığında bir araya gelmişlerdi. Ana ilgi alanı yine Türk filosunu yenileme programıydı. Yapılan “Gizlilik Sözleşmesi” ile birlikte bu planların gerçekleşmesi için ön adım atılmış





oldu. Şimdi iki ülke bu programdaki işbirliklerini daha da ileriye taşımak için birlikte çalışıyorlar.

Toplantıya geniş katılım

11 Mart 2011'de "Gizlilik Sözleşmesi"nin imzalandığı toplantıya, Türkiye'yi temsil eden Koster Yatırım A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Salih Zeki Çakır, Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, Deniz Ticareti Genel Müdürü Mehdi Gönülalçak, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mustafa İnsel, bakanlık danışmanı Prof. Dr. Oral Erdoğan ve Yüksek Mühendis Bülent Şener'in yanı sıra bakanlık ve müsteşarlık temsilcileri katıldı. Hollanda

Konsorsiyumu'nu temsilen ise toplantıya konsorsiyum ortaklarından IHC Merwede'yi temsilen: Peter Maris, IHC Metalix B.V.'den Hasan Buğdaycı ve Roel De Graaf, diğer konsorsiyum ortağı Imtech'den: Bart Van Polen, Terry Van Velzen, Imtech danışmanı Yıldırım Odabaşı, Hollanda Gemi Sanayicileri Derneği'nden Sylvia Boer, bakanlık ve finans yetkilileri ve Hollandalı gemi teçhizatçıları katıldı.

100 gemilik sipariş garantisi

İki gün süren toplantının ilk gününde Hollandalı gemi teçhizatı kuruluşları kendilerini tanıttılar. 37 firma yetkilisi üretimlerini ve şirketlerini ilk gün Türk heyetine anlattı. Toplantıda 5 bin DWT'luk

A Non-Disclosure Agreement was signed for the Coaster Fleet

A Non-Disclosure Agreement (NDA) was signed with Holland, related to the coaster fleet, a project that will form a life line for the shipyards.

The meeting attended by the authorities from Holland and Turkey was held in The Hague on 11 March 2011.

Terry Van Velzen: "This is a win-win scenario"

Turkish and Dutch collaboration started to form solidly in developing the project of "Turkish Star", a program for renewing the Turkish Fleet. A "Non-Disclosure Agreement" was signed at NIBC Bank between the Dutch Star Consortium headed by IHC Merwede and Imtech Marine and Turkish Coaster Investment Company. The Dutch consortium, representing more than 35 Dutch equipment suppliers, joined together in the "Focus on Turkey" consortium. Both countries expressed their intentions to start this year with the execution of the Turkish fleet renewal program. "It's a win-win sce-



gemiler üzerinde konuşuldu. Hollanda ile Türk heyeti 100 gemilik sipariş üzerinde düşünüyor. Bu arada Hollanda Konsorsiyumu, Hollandalı gemi teçhizatı firmalarından teçhizat sağlanmasını da öngörüyor. Ancak buradaki önemli nokta, üretilecek gemilerin bütün teçhizatı değil, sadece bir kısmını Hollandalı tedarikçiler tarafından sağlanacak, geri kalan bölümünü yine Türk gemi teçhizatçıları sağlayacak. Ancak bütün bunlar henüz netleşmedi.

Hollanda tarafında bir Türk baş danışman

Geçtiğimiz günlerde Elkon'un Imtech ile evlendirilmesi gerçekleşmişti. Türkiye'nin gemi elektriği konusunda uzman şirketlerinden olan Elkon'un evlendirilmesinde danışmanlık yapan TÜDET A.Ş. ortaklarından Yıldırım Odabaşı, koster filo konusunda da, şu anda Hollanda Konsorsiyumu'ndaki liderlerinden Imtech'in Baş Danışmanlığı görevini üstlenmiş durumda. Yıldırım Odabaşı bu projede Imtech ile

çalışmanın kendisi için bir onur olduğunu söyledi. Diğer taraftan koster filo projesinin babası merhum Prof. Dr. Yücel Odabaşı'nın çalışmaları sonucunda 10 yıl önce 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı'na girdiğini hatırlatarak, o dönem projenin finansmanının nasıl olması gerektiği bölümünü kendisinin hazırladığını belirtti. Odabaşı şöyle konuştu: "DPT'de konu ile ilgili kurulun başında babam, Prof. Dr. Yücel Odabaşı vardı. Kendisi Osman Kaya Turan ve bana konunun projelendirilmesi görevini verdi. Ben burada finansman modelleri üzerinde çalıştım. Projenin bugün hayata geçiyor olması bu açıdan da beni mutlu etti".

Odabaşı, Hollanda ve Türkiye arasında her iki tarafı da anlayarak bir köprü oluşturmak istediğini belirtti. Koster filonun yenilenmesinin Türkiye'ye iki önemli getirisi olacak. Bunlardan ilki kriz nedeniyle zor günler geçiren Türk tersaneleri ve yan sanayi firmalarına iş imkanı yaratılacak. Diğer taraftan çok eski olan Türk koster filosu yenilenecek, Türk limanları arasında yük taşıma işi yabancı bir ülkenin gemileri tarafından yapılmayacak. Gemilerin Türk Loydu sınıfı altında yapılması öngörülüyor. Denizcilik Müsteşarlığı da devlet güvencesi anlamında konsorsiyumun içinde olacak. Koster filo projesinin seçimlerden önce start alması için çalışmalar hızlandırılacak. Bunun için de projeyi şekillendirip, hızlı karar vermek gerekiyor.



nario for Dutch Equipment Suppliers as well as Turkish shipyards, especially when you take into account that Turkey and The Netherlands will be celebrating their 400 years relationship in 2012” says Terry van Velzen of Imtech Marine.

Acceleration in coaster fleet studies

In September 2010 Turkish and Dutch public and private experts met each other in the Netherlands at the Ministry of Transport to discuss maritime cooperation between the two countries. The main topic of interest was again the Turkish fleet renewal program. With the “Non-Disclosure Agreement”, the first step was taken to accomplish these plans. The two countries are now working together to further explore their cooperation in this program.

A broad participation to the meeting

In order to represent Turkey, Salih Zeki Çakır, the Chairman of Koster Yatırım A.Ş.; Yaşar Duran Aytaş, the General Manager of Shipbuilding and Shipyards of the Undersecretariat of Marine; Mehdi Gönülalçak, the General Manager of Shipping; Prof. Dr. Mustafa Insel, the Chairman of Turkish Lloyd; Prof. Dr. Oral Erdoğan, the Advisor for the Ministry; Bülent Şener, Msc., and the representatives from the ministry and the Undersecretariat participated in the meeting on March 11th, 2011 where the “Non-Disclosure Agreement” was signed. Peter Maris, to represent Dutch Consortium, IHC Merwede, one of the partners of the consortium; Hasan Buğdaycı and Roel De Graaf from IHC

Metalix B.V.; Bart Van Polen, Terry Van Velzen and advisor from Imtech, the other partner of the consortium; Sylvia Boer from Dutch Ship Industrialists Association, the officials of the ministry and finance and Dutch marine equipment suppliers attended the meeting to represent the Dutch Consortium.

Order of 100 ship

On the first day of the two-day meeting, the Dutch marine equipment organizations introduced themselves. 37 company officials introduced their products and companies to the Turkish delegates on the first day. 5 thousand DWT ships were discussed in the meeting. The Dutch side requires the Turkish committee a guarantee for the order of 100 ships. Meanwhile, the Dutch Consortium also anticipates supplying the equipment from the Dutch marine equipment companies. However, the important point here is, not all but only some part of marine equipment will be supplied by the Dutch suppliers and the rest will be supplied by the Turkish companies. But, these are not definite yet.

A Turkish Chief Advisor on the Dutch Side

Recently, Elkon was acquired by Imtech. Yıldırım Odabaşı, one of the shareholders of TÜDET A.Ş., who was assigned as the advisor in the acquisition of Elkon, one of

the expert companies in the ship electricity in Turkey, is now working as the chief advisor of Imtech, one of the leaders of Dutch Consortium, in the issue of coaster fleet. Yıldırım Odabaşı stated that it was an honor for him to be working with Imtech in this project. On the other hand, reminding that the coaster fleet project was in the 8th five-year development plan 10 years ago as a result of the effort of his late father, Prof. Dr. Yücel Odabaşı, he stated that he wrote part about how the financing of the project should be. “My father, Prof. Dr. Yücel Odabaşı, was the head of the committee at the DPT (State Planning Organization). He assigned me and Osman Kaya Turan with the project design of the subject. I studied on the financing models there. I am really happy that the project is now being implemented” said Odabaşı.

Odabaşı stated that he wanted to form a bridge between Holland and Turkey by trying to understand both sides. Renewing the coaster fleet will have two benefits for Turkey. First is the opportunity of employment for the Turkish shipyards and the supply industry firms that are having hard times because of the crisis. On the other hand, the very old Turkish coaster fleet will be renewed and the shipping of the loads between the Turkish ports will not be carried out by foreign vessels. The vessels are planned to be built under the Lloyd class. The Undersecretariat of Maritime Affairs will be in the consortium under the guarantee of the government. The studies to start the coaster fleet project before the elections will be accelerated. Therefore, it is necessary to form the project and make fast decisions.



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

Yalova GİOSB'un üstlendiği görev



Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan

Ülkemize gemi sanayi üssü kazandırmak amacıyla GESAD 4.5 yıl uğraş verdi ve 24.12.2008 tarihinde Yalova Ticaret ve Sanayi Odası'na yapılan başvurunun ardından Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (GİOSB) kuruluşu 275 sicil numarası ile T. C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından 04.02.2011'de onaylanmıştır. Ülkemize hayırlı ve uğurlu olmasını dilerken, emeği geçen kuruluş ve kişilerin attığı imzaların sanayiye dayalı kalkınma tarihimizde önemli bir yer alacağından şüphe duyulmamaktadır. Ülkemizin en önemli sanayi projelerinden olan OSB'lerin ilki, 1962 yılında Bursa'da kurulmuş ve günümüzde 81 ilimizde hizmet vermekte olan OSB'lerin sayısı 143'e ulaşmıştır [1].

Rekabet gücümüz artacak
Yalova GİOSB'un ayrıcalığı gemi sanayi yani deniz teçhizatı sektörüne odaklanmış bir ihtisas organize sanayi bölgesi olmasıdır. Sosyal yönlü sanayi yapılaşması olan OSB'lerin getirdiği birçok faydadan önde gelenlerini şöyle sıralayabili-

“Yalova GİOSB'un bir sanayi kümelenmesi projesi içerisinde yer alması öncelikli görevlerinden biridir. En uygun stratejik yaklaşımı belirlemede sanayinin yoğunlaştığı rekabetçi ülkelerdeki yapılaşmaların izlenmesi, rekabet edebilirlik açısından yararlı olacaktır”.



riz: Teknolojik gelişmelere fırsatlar tanırken organize yapısı ile (günümüzde kritiklik gösteren) iklim değişikliği ve çevreye en yüksek duyarlılığı sağlayabilmek, sanayide yakın ve etkin işbirliklerinin gerçekleşmesi, iç ve dış pazar ağı gelişimi, hammadde-elektrik-su ve benzeri ihtiyaçların verimli kullanımı, Ar-Ge ve yenilik çalışmaları ile mesleki ve teknik eğitim faaliyetlerinin uygulamalı ortamda gelişimi, sanayide ihtisaslaşmanın gelişmesi, sanayi giderlerinin en önemli kalemlerinden enerji ve lojistik sistemlerin verimli kullanımı, istihdamı artırırken

The task undertaken by Yalova GİOSB

Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan: YTÜ, Department of Naval Architecture and Marine Engineering

“Yalova GİOSB's participation in an industrial clustering project is one of its priority tasks. It will be beneficial to monitor the structuring of competitive countries, where the industry is intensified, in determining the most appropriate strategic approach.”

GESAD has strived to bring in our country a ship industry base for 4.5 years and following the application made to Yalova Chamber of Commerce and Industry on 24.12.2008, the

iş gücü niteliğini geliştirme ve şehrin planlı büyümesine sağladığı katkılardır. Bu getirileri ile OSB'ler başta KOBİ'ler ve büyük firmalara yenilik ve kalite kapsamında rekabet güçlerini önemli derecede artıracabilecekleri bir sanayi yapılaşması sunmaktadır.

Sanayide kümelenme modeli

Dergimizin 20. sayısında özetlendiği üzere OSB'lerin bir kümelenme modeli içerisinde değerlendirilmesi genel bir ifade olarak fayda ve verimliliğini en yükseğe çıkaracak imkanlar sunmaktadır. Bu bağlamda GİOSB faaliyete geçmeden yapılması gereken ödevler vardır. Dünya sanayisinin yoğunlaştığı Uzakdoğu'da OSB sistemini temel alan bütünlük sanayi tesisleri kurulmakta ve sanayide kümelenme modeli uygulanmaktadır.

Güney Kore'de yerleşik 45 sanayi kompleksi 2004 yılından bu yana bir kümelenme yapısı içerisinde yönetilmektedir.

Sanayi kompleksleri 282 kilometrekare alanda 38,000 firmada 800,000 kişiyi istihdam ederken, ülkenin imalat sanayisinin yüzde 37'si, ihracatının yüzde 44'ünü teşkil etmektedir [2]. Ülkede serbest

ekonomik bölge (FEZ) konumunda 6 büyük tesis kurulmaktadır. FEZ tesisleri, sanayi, ileri teknolojiler, araştırma-egitim, moda-tekstil ve ayrıca dış yatırımcı firmalar için cazip imkanlar olarak sağlık-bakım, kültür-spor ve eğlence amaçlı destekleyici organize bölgeler yapıldığı ve projelerin aşamalı olarak 2020-2030 yılları arasında hayata geçirileceği belirtilmektedir [3]. Ayrıntılı incelenmeye değer bölgelerden Gwangyang Körfezi Serbest Ekonomik Bölgesi'nde 90.5 kilometrekare alanda liman, tersane, yan sanayi, lojistik ve sosyal yerleşim tesislerine sahip bir projenin 2020'de bitirileceği ifade edilmektedir. İş ve sanayi hayatı ile sosyal hayata ahenk vermek amacıyla örneğin Gwangyang'ın Sindae iç bölgesinde olduğu gibi ticaret ve yatırım için gelecek yabancı sakinlerin ihtiyaçlarına cevap verecek yerleşim tesisleri, uluslararası okullar, uluslararası sağlık birimleri ve tatil tesisleri tasarlanmaktadır.

Yalova GİOSB'un bir sanayi kümelenmesi projesi içerisinde yer alması öncelikli görevlerinden biridir. En uygun stratejik yaklaşımı belirlemede sanayinin yoğunlaştığı rekabetçi ülkelerdeki yapılaşmaların izlenmesi, rekabet edebilirlik açısından yararlı olacaktır. İstikrarlı sosyo-ekonomik gelişme ve etkin rekabet gücü açısından GİOSB enerji, lojistik, nitelikli insan kaynakları kullanma, çevre ve iklim değişikliğine duyarlı faaliyetleri ilgilendiren akılcı projelerle kamu yararını en iyi seviyeye getirebilecektir. Not: Diğer ülkelerdeki benzer yapılaşmalar hakkında bilgilere sonraki sayılarda yer verilecektir.

Kaynaklar:

[1] www.sanayi.gov.tr

[2] http://www.e-cluster.net/en/02_ind_01.html

[3] www.fez.ko.kr

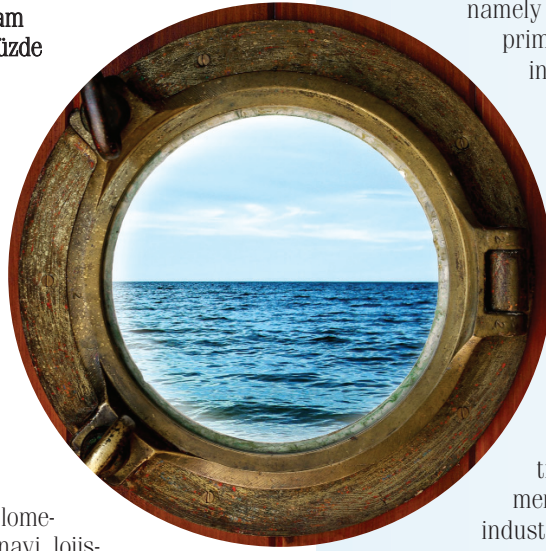
establishment of Yalova Ship Specialized OIZ (GİOSB) was approved by T.R. Ministry of Industry and Trade with registration number 275 on 04.02.2011. We wish that it will bring good luck to our country, and there is no doubt that the signatures of the contributor institutions and people will take an important place in our history of industry-based development. The first one of OIZs, one of the most important industry projects of our country, was established in Bursa in 1962 and currently the number of OIZs providing services in 81 cities in our country has reached to 143 [1].

Our competitive advantage will increase

What differentiates Yalova GİOSB is that it is a specialized organized industrial zone focusing on ship industry, namely marine equipment sector. We can list the primary benefits that OIZs - a social-sided industrial structuring - have to offer as follows: while providing opportunities for technological innovations, being able to show highest level of sensitivity towards environment and climate change (currently showing criticality) with its organized structure; realizing close and effective cooperations in the industry; internal and external market network development, the efficient use of raw material-power-water and similar needs; development of R&D and innovation studies and professional and technical training activities in a practical environment; development of specialization in the industry; efficient use of energy and logistic systems, one of the most important items of industry expenses; to developing the quality of workforce while increasing the employment; and contribution to city's planned growth. With these benefits, the OIZs offer an industry structure where primarily the SMEs and large companies can significantly increase their competitiveness in terms of innovations and quality.

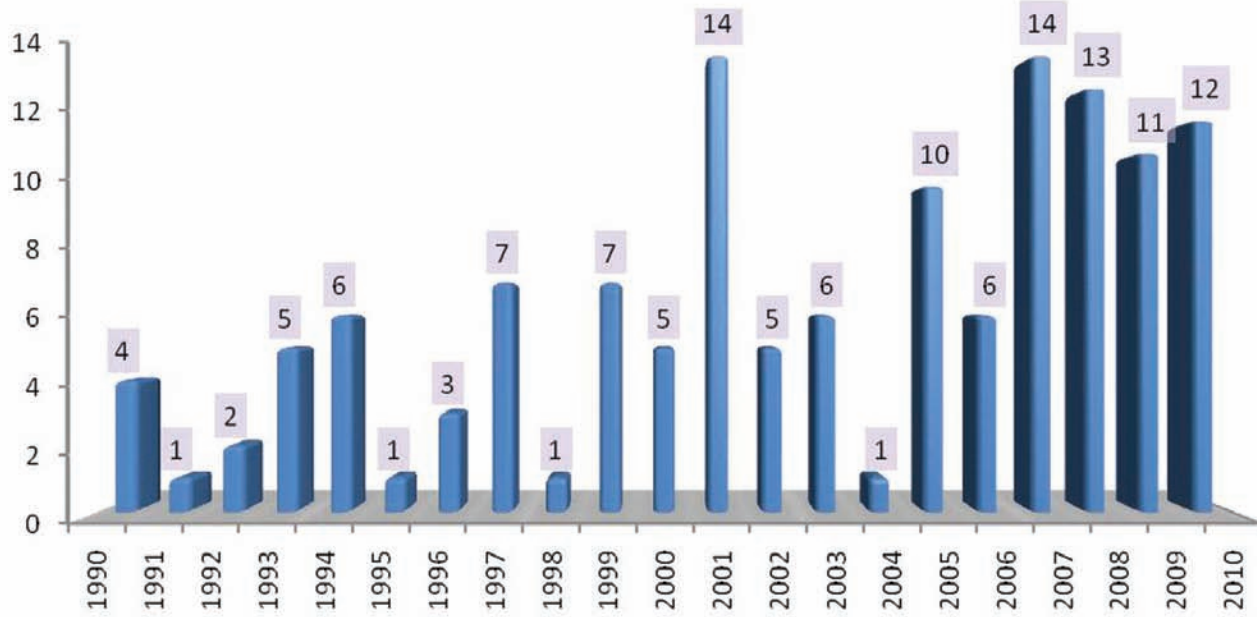
Industrial clustering model

As outlined in the 20th issue of our magazine, the evaluation of OIZs within a clustering model as a general statement provides opportunities to maximize its benefits and efficiency. In this context, there are works to be done before GİOSB starts its operation. In the Far East, where the world industry is intensified, integrated industrial facilities based on OIZ system are getting established and industrial clustering model is applied. **In South Korea today there are 45 national industrial complexes managed with a clustering methodology spanning 282 km² having 800,000 workers from 38,000 renter companies. They account for 37% of gross production in the manufacturing sector, 44% of exports [2].** In the country, 6 large facilities are



SHIP INDUSTRY

Yıllara Göre Tamamlanmış OSB'ler (Adet) / Completed OIZS by Years (Quantity)



Note: Surface area values: 3220 hectares in 2001; 2413 hectares in 2008; 1441 hectares in 2010 [1].

Not. Yüzölçümü değerleri 2001 yılında 3220 hektar, 2008: 2413 hektar, 2010: 1441 hektar [1].

being established as free economic zone (FEZ). It is stated that FEZ facilities are being established for industry, advanced technologies, research-education, fashion-textile and also supporting organized zones for health-care, culture-sports and entertainment as attractive investments for foreign investor companies, and that the projects will be implemented in phases between 2020 and 2030[3]. It is also expressed that harbor, shipyard, supply industry, logistics and social residential facilities on an area of 90.5 square kilometers in Gwangyang Bay Free Economic Zone - worth examining in detail - will be completed in 2020. In order to bring harmony to business and industry and social life, for instance, as in Gwangyang's inner region Sindae, residential facilities, international schools, international health unit and leisure facilities are being designed to meet the needs of international residents visiting for the purposes of trade and investment.

Yalova Ship Specialized OIZ's participation in an industrial clustering project is one of its priority tasks. It will be bene-



cial to monitor the structuring of competitive countries, where the industry is intensified, in determining the most appropriate strategic approach. Ship Specialized OIZ will be able to carry public benefit to the highest level in rational projects concerning the activities sensitive to the use of energy, logistic, qualified human resources as well as environmental and climate changes in terms of stable socio-economic develop-

ment and effective competitive advantage.

Note: The information regarding the similar structures in the other countries will be covered in further issues.

References:

- [1] www.sanayi.gov.tr
- [2] http://www.e-cluster.net/en/O2_ind_01.html
- [3] www.fe.z.ko.kr

Mehmet Aksoy: Aksoy Grup ve Gelibolu Tersanesi Yön. Kur. Bşk.

Teknolojisi ve katma değeri yüksek gemiler yapacağız

Türkiye'nin en çok değişik türde gemi inşa eden tersanelerinden biri olan Gelibolu Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Aksoy, "dünyanın her yerinde üretilemeyen, ancak üretildiği zaman müşterisi ya da pazarı hazır gemiler üretmek ve işletmek istiyoruz" dedi.



Biraz tersaneden bahsedebilir misiniz? Daha çok ne tür gemiler inşa ediyorsunuz?

Gelibolu Tersanesi olarak 1975'ten bu yana faaliyetlerimize devam ediyoruz. Belki de Türkiye'de en çok değişik türde gemiler inşa etmiş tersaneyiz. Özellikle inşa ettiğimiz bir gemi türü yok. Bugüne kadar kuru yük, konteyner gemileri, kimyasal tankerler, çıkartma gemileri, römorkörler, dizel elektrik tahrikli otel gemiler, açılabilir dubalar (split barges,) küçük boyutlu özel ve turizm amaçlı yatlar, sığ draftlı, nehir-deniz tipi kuruyük gemileri, açık deniz (offshore) römorkörleri, arabalı vapurlar ve açık deniz (offshore) ve sualtı destek gemileri inşa ettik.

Mehmet Aksoy denizcilikle nasıl tanıştı? Dedemin 1930'lu yıllardan itibaren



Gelibolu'da bir ekmek fırını işlettiğini, aynı zamanda yelkenli ağaç motorlarla Çanakkale Boğazı'nın iki yakası arasında yük ve yolcu taşıdığını ve aynı zamanda da İstanbul'a da meyve sebze nakliyesi yaptığını biliyorum. Babamın da Çanakkale

Mehmet Aksoy: Chairman of Aksoy Group and Gallipoli Shipyard

We will build high technology ships with high added value.

"We want to build and operate ships that cannot be built in every part of the world, but the customer or market of which is ready when we build them" says Mehmet Aksoy, the chairman of the board of directors of Aksoy Group and Gallipoli Shipyard, one of the shipyards building the most different types of ships in Turkey.

Can you please tell us a bit about the shipyards? What kind of ships do you mostly build?

Gallipoli shipyard has been operating since 1975. We are most presumably the only shipyard that built many different kinds of ships in Turkey. We are not expert on a special kind of ship. Till now, we have built dry cargo ships, container vessels, chemical tankers, assault boats, tugboats, diesel

electrically driven hotel ships, split barges, compact private and tourism purpose yachts, shallow drafted river- sea type dry cargo ships, offshore tugboats, ferry boats and offshore and underwater support ships.

How did Mehmet Aksoy get acquainted with the maritime?

I know that my grandfather was busy with

Boğazi'nde Birinci Dünya Savaşı'nda batan gemilerin çıkartılmasında dalgıç olarak çalıştığımı hatırlıyorum. 1971'den itibaren ise sacdan inşa edilmiş gemilerle Türkiye ve dünyaya navlun taşımaya başlıyoruz. Dolayısıyla, benim de denizcilik sektörüne girmem kendi seçimim olarak değil, bir aile geleneğinin devamı oldu. Çocukluğumdan itibaren hep denizcilik sektörünün içinde büyüdüm. 1984'de Makina Mühendisi olarak eğitim hayatımı tamamladıktan sonra da fiilen şirketimizin çeşitli kademelerinde görev yapmaya başladım. 1997 yılında babamızı kaybettikten sonra yönetim kurulu başkanı olarak görev yapmaya başladım.

Neden bir tersane yatırımına ihtiyaç duyduunuz?

Aslen Geliboluluyuz ve denizci bir aileden geliyoruz. Babamız Yakup Aksoy'un 1975 yılında Gelibolu'da tersane yatırımını yapmaya başlamasının nedeni de, doğup büyüdüğü yöredeki insanlara iş imkanı sağlamaktı. Gelibolu'da yalnız iş hayatına değil, aynı zamanda eğitim, sağlık ve sosyal alandaki faaliyet ve yatırımlara da yardımcı olmaya çalışıyoruz. Gelibolu'da irili ufaklı 30'dan fazla projede katkılarımız olmuştur.

İnşasına devam ettiğiniz gemi var mı?

19Mart 2011'de denize indirmeyi planladığımız 75 metre boyunda bir açık deniz ve su altı destek gemisi ve 1 adet de 12,000 DWT'lik sığ draftlı bir kuru yük gemisinin inşaatına devam ediyoruz. Armatörlük yaptığımız için yurtdışından sipariş alamadığımız bu dönemde kendi filomuz için gemi inşa ederek tersanemizdeki faaliyetlerin devam etmesini sağlamaya çalıştık. Geçen yıl tamamlayıp Gestaş Firması'na "bareboat" olarak kiraya verdiğimiz arabalı vapur ve önümüzdeki günlerde suya indirmeyi planladığımız 75 metre boyunda bir açık deniz ve su altı destek gemisi, sipariş üzerine değil, kendi inisiyatifimizle başlayıp inşa ettiğimiz gemilerdir.

Daha çok hangi ülkelerle çalışıyorsunuz?

Yeni Zelanda'dan Meksika'ya, Angola'dan İsveç'e kadar uzanan coğrafya içerisindeki çeşitli ülkelerle irili ufaklı ticari ilişkilerimiz oldu ve gele-

bread bakery business and also was carrying loads and passengers between the two sides of Dardanelles Strait with a wooden boat with sails in 1930s. Meanwhile, I remember that he was carrying fruit and vegetables to Istanbul, as well. I recall that my father was working as underwater diver for surfacing the ship that sunk in Dardanelles Strait during the First World War. We started to carry freight domestically and to the world with the ships built of sheet metal from 1971 onwards. Therefore, falling into the maritime sector was not my own choice but a continuation of a family tradition. I have always been in the maritime sector since my childhood. After graduating from the university as mechanical engineer in 1984, I worked for different positions in our company. I became the chairman of the board of directors after my father had passed away in 1977.

Why did you feel it necessary to invest in shipyard?

We come from a mariner family and are originally from Gallipoli. The reason why Yakup Aksoy, our father started to invest in a shipyard in Gallipoli was that he wanted to create employment for the people of the town he was born and grew up in. We are trying to invest not only in business life but in education and social fields, as well. In Gallipoli, we have contributed in more than 30 projects, whether large or small.

Is there any ship under construction at the moment?

We have one 75-meter off-shore and underwater support ship that we are planning to launch and one shallow drafted 12,000 DWT dry cargo ship, the construction of which is going on. Being shipowners, we tried to ensure that the activities in the shipyard are maintained by building ships for our own fleet during the times we could not get any orders for ships from abroad. The ferry boat we completed and rented to Gestaş as "bareboat" last year and the 75-meter off-shore and underwater support ship that we are planning to launch in the upcoming days have not been made to order but we started to build them by using our own initiative.

Which countries are you working most with?

We have been doing business with many different countries, whether small or big, stretching in the geographies from New Zealand to Mexico, from Angola to Sweden and we will continue doing business in the future too.

It is really difficult to be a shipyard owner recently. What did you go through during the crisis period and what kind of strategy did you follow?

During the crisis period, we had to work way below our production capacity since we could not get new orders like all the other shipyards. Despite everything, I can say that we did not make any of our per-



çekte de olacaktır.

Bu dönemde tersane sahibi olmak gerçekten zor. Kriz sürecinde neler yaşadınız, nasıl bir strateji izlediniz?

Kriz sürecinde Türkiye'deki diğer tüm tersaneler gibi biz de yeni sipariş alamadığımız için üretim kapasitemizin çok altında çalışmak zorunda kaldık. Her şeye rağmen kendi bordrolu personelimizden bugüne kadar hiç kimseyi işten çıkartmadığımızı söyleyebilirim. Halen 90 civarında personelimiz çalışmaya devam ediyor. Ancak, boru, boya, elektrik, makine teçhiz, soğutma, havalandırma ve izolasyon gibi işlerimizi üstlenen taşeronlarımıza, üstlendikleri işleri tamamlandıktan sonra yeni bir iş verme imkanımız olmadığı için, taşeron firmalarda çalışan personel sayısında son bir yılda önemli bir azalma oldu.

Tersane sayısının fazla olması kriz sürecinde tersanecileri nasıl etkiledi?

Türkiye'de faal olarak 10 tane de 110 tane de tersane olsaydı, yaşanan süreç yine aşağı yukarı aynı olacaktı. Zira krizin nedeni ya da ortaya çıkarttığı sonuçların ne Türkiye'deki tersane sayısı ile ne de Türkiye'nin genel ekonomik durumuyla bir ilgisi bulunmuyor. Asıl sorun, kriz neticesinde potansiyel müşterilerimizin ekonomik durumlarının bozulması ve kullanmış oldukları kredileri bile ödeyemeyecek duruma düşmelerinden kaynaklanıyor. Müşterilerimiz bu nedenle yeni kredi kullanarak yeni gemiler inşa ettiremediler.

Önümüzdeki dönemdeki hedef ve beklentilerinizden bahsedermisiniz?

Tersanelerimize yeni siparişlerin gelmesi ve Türkiye gemi inşa sektörünün geçtiğimiz yıllardaki gibi üretim yaparak ülke ekonomisine ve istihdamına katkı sağlaması için dünya ekonomisini bir an önce düzelmesini sabırsızlıkla bekliyoruz. Gemi inşa sektörü, demir çelik işlemenin yanı sıra, bünyesinde elektrik, elektronik, hidrolik, pnömatik, boya gibi yan sanayi ve disiplinlerin de en son gelişmiş teknolojiyle

birlikte harmanlanıp pişirildiği bir mutfaktır. Gelişmiş ülkeler sınıfına giren tüm ülkelerin geçmişte ve günümüzde gemi inşa sektörüne nasıl sahip oldukları incelendiğinde sektörümüzün önemi daha iyi

manent employees redundant until now. About 90 of our personnel continue to work. However, there has been a paramount decrease in the number of the personnel who work for the contractor companies because we did not have the opportunity of offering new jobs for the contractors who undertook some of our businesses such as pipes, painting, electricity, machinery supply, cooling, ventilating and insulation.

How did the high number of shipyards affect the shipyards owners during the crisis period?

The situation would have been the same, had there been 10 or 110 active shipyards because neither the cause of the crisis, nor its results have no relation with either the number of the shipyards in Turkey or the general economic conditions. The main problem stems from the fact that, as a result of the crisis, the economic conditions of the potential customers deteriorated and they failed to pay back

the loans they were

granted. For these reasons, our customers could not get any new loans and they could not have new ships built.

Could you tell us about your targets and expectations for the next period?

We are looking forward to having new orders for the new ships and expecting that world economy recovers from the crisis in order for us to contribute to the economy and employment of Turkey by having the Turkish shipbuilding sector manufacture just as in the previous years. Besides processing iron steel, the shipbuilding sector is the kitchen where disciplines and sub industry such as electricity, electronics, hydraulics, pneumatics and painting are mixed and cooked with advanced technology. When we examine how the countries that belong to the advanced countries class owned shipbuilding sector in the past and nowadays is, the importance of our sector will be well understood. We want to build and operate ships that cannot be built in every part of the world, but the customer or market of which is ready when we build them.

How do you feel about the sea? Do you like spending time on the sea?

We used to swim a lot with our siblings in the summer when we were children. We used to spend our days by swimming, fishing on our small boat and by rowing. I was a good swimmer and I remember swimming across Dardanelles Strait from Çardak when I was 17. I still swim and fish when I have



anlaşılacaktır. Geçmişte olduğu gibi teknoloji ve katma değeri yüksek, dünyanın her yerinde üretilemeyen, ancak üretildiği zaman müşterisi ya da pazarı hazır gemiler üretmek ve işletmek istiyoruz.

Sizin denizle aranız nasıl? Denizde vakit geçirmeyi sever misiniz?

Çocukluğumuzda kardeşlerimle beraber yaz aylarında denizden hiç çıkmaz, günlerimizi bütün gün yüzerek ve küçük, motorsuz sandalımızla balık tutarak, kürek çekerek geçirirdik. İyi bir yüzücüyüm ve 17 yaşında tek başıma Çardak'tan Gelibolu'ya Çanakkale Boğazi'nı yüzerek geçtiğimi hatırlıyorum. Hala fırsat buldukça yüzüyorum ve balık tutmaya gidiyorum. Ancak, bir tekneyle günlerce denizde dolaşarak tatil yapmak fikrine bir türlü alışamadım ve hiç yapmadım. Zaten böyle bir için ayırabileceğim zamanım da pek yok.

Tersanelere destek vermek konusunda sizce biraz geç mi kaldı?

Herkesin görüşleri, ihtiyaçları, talepleri ve beklentileri farklı olabilir. Sektörümüzü temsil eden kurumlar söz konusu ihtiyaç ve talepleri hükümet yetkililerine iletiler. Ancak yaşadığımız süreçte Hükümetimizin yaptığı ya da yap(a)madığı şeylerin etkisi olduğunu düşünmüyorum. Krizin nedeni ya da ortaya çıkarttığı sonuçların Türkiye'nin ekonomik durumu ile bir ilgisi bulunmuyor. Sorun, global ekonomik kriz neticesinde ortaya çıktı.

Koster filonun yeniden inşası konusunda çalışmalar var. Siz bu konuda ne düşünüyorsunuz?

İnşallah hayırlı olur. Eskiden olduğu gibi bir veya iki hatta, üç kosterle armatörlük yapmak mümkün değil. Bugünün modern

time. But, I could not get used to the idea of having a holiday by spending days on the sea and I never did such a thing. Anyway, I have no such time for such a thing.

Do you think it is a bit too late to provide support for the shipyards?

Everybody may have different ideas, needs, demands and expectations. The institutions representing our sector conveyed the needs and demands in question to the government authorities. However, I do not think that the things the government did or did not/could not do have an effect in the process we are going through. Neither the cause of the crisis, nor the results of it have any relations with the economic conditions of Turkey. The problem emerged as a result of the global economic crisis.

There are some efforts about the reconstruction of

the coaster fleet. What do you think about this?

I hope so. It is not possible to run the business of ship ownership with one, two or even three coasters, as it used to be in the old days. The subjects such as having technically well maintained and prudential ships; having well trained and well managed personnel; following the international principles and rules (IMO, SOLAS, PSC, Class Rules etc.); having detailed information about the coverage of the insurances while insuring boats and the machinery; while having a PANDI insurance; knowing international marine laws; following the rules while loading and discharging, filling fuel, disposing the ship wastes (rubbish, bilge water etc); being in good terms with the loan institutions and having a good repayment schedule are of paramount importance in today's modern ship management. Therefore, I think, it is nec-





gemi işletmeciliğinde gemilerin teknik olarak bakımlı ve tutumlu olmaları, personelin eğitilmiş olması ve iyi yönetilmesi, uluslararası kural ve kaidelerin (IMO, SOLAS, PSC, Klas Kuralları vs. gibi) iyi takip edilmesi, tekne, makine ve PANDI sigortaları yaptırılırken kapsamaya alınan kuralların iyi bilinmesi, uluslararası denizcilik hukukunun iyi bilinmesi, yükleme ve tahliye yapılırken, yakıt alınırken, hatta gemi atıkları (çöp, sintine suyu vs.) bertaraf edilirken kuralların iyi bilinmesi, kredi kurumları ile iyi ilişkiler içerisinde bulunulması ve geri ödeme planlarının iyi yapılması ve yönetilmesi gibi konular büyük önem arz ediyor. Dolayısıyla, bu tür gemileri yaptıracak ya da işletecek şirketlerin, bu konuları da iyi düşünmeleri gerektiğini, belki de Türk koster sahiplerinin profesyonel ekipler kurarak, gemilerinin yönetimini bu ekiplere bırakmaları gerektiğini düşünüyorum.

Son olarak sektörün bu zor günlerinde nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Umarım yanılıyorum ama 2013-2014 yıllarından önce sektörde önemli bir değişiklik, iyileşme olacağını düşünmüyorum. Bu zor dönemde, gerek gemi inşa gerekse gemi işletme sektöründeki tüm meslektaşlarımıza sabır, selamet ve hayırlı işler temenni ediyorum.

essary for the companies that will have such ships built or operated should think such subjects carefully and perhaps, the Turkish coaster owners should build teams and leave the management of their ships to such teams.

In conclusion, what kind of a message would you like to give in these difficult days of the sector?

I hope I am wrong, but I do not think that there will be a significant change or improvement in the sector before 2013-2014. I wish patience, welfare and success to my colleagues in both shipbuilding and ship operation sector for this hard time.



AB Bütünleştirilmiş Denizcilik Politikası



Kemal BATTAL

“AB'nin yeni denizcilik politikasının en önemli özelliği deniz çevresinin korunmasından, ticari denizcilik faaliyetlerine, kıyıda yaşam şartlarına kadar denizdeki tüm faaliyetlerin denizcilik olarak adlandırılan bir çerçeveye alınmış olmasıdır”.

“AB İçin Bütünleştirilmiş Denizcilik Politikası” isimli belge, deniz ve kıyılardaki tüm ekonomik ve sosyal faaliyetler ile deniz çevresinin korunması faaliyetlerini aynı çerçevede toplayan ve birbirleri ile ilgi ve etkileşimlerini dikkate alarak, geleceğe yönelik prensipler koyan bir AB dokümanı olarak yaklaşık iki yıldır AB gündemindeki önemini koruyor. Belge ile birlikte hazırlanan Eylem Planı ise AB Komisyonu tarafından titizlikle uygulanmaya devam ediyor. Ancak, AB katılım sürecinde AB müktesebat ve uygulamalarına uyum konusunda başarısı ile tanınan Türk Denizcilik Sektörü belgeye gereken önemi vermedi. Bunun temelinde şüphesiz belgenin yayınlandığı tarihlerde Türkiye'nin AB katılım sürecinde denizcilik konularını da içeren Taşımacılık Faslı'ndaki müzakerelerinin askıya alınması önemli rol oynadı. AB denizcilik politikalarının Uluslararası Denizcilik Örgütü üzerinden evrensel denizcilik kural ve uygulamalarını da etkilediği gerçeği de dikkate alınarak, denizciliğimizin konuya AB'ye uyumdan bağımsız yaklaşması ve Türkiye'nin şartları ve özellikleri temelinde uygulaması gerekir. Bu nedenle, AB için Bütünleştirilmiş Denizcilik Politikası'nın temel prensipleri konusunda

EU's Integrated Maritime Policy

Kemal Battal

EU Advisor for DTO

“The most important aspect of the new maritime policy of EU is that all the activities on sea from protecting the marine environment to commercial maritime activities and to the conditions of living on land are included in a framework named maritime”.

The document named “An Integrated Maritime Policy for the European Union” has preserved its importance in the agenda of the EU as a EU document that combines all the economic and social activities on sea and land and the activities to protect the marine environment within the same framework and that lays down principles for the future with due consideration of respective interactions and relations of the same with each other. The Action Plan issued accompanying the document, on the other hand, is being implemented carefully by the EU Commission. However, the Turkish Maritime Sector known for its success to adapt to the EU acquis communautaire and implementations in the process of access to the EU did not attribute the necessary importance to this document. No doubt, the fact that the negotiations for the Transport Chapter, which also includes the maritime matters, were suspended in the process of Turkey's access to EU at the time when the document was published played an important role in this. Considering that EU maritime policies also have an impact on the universal maritime rules and implementation through International Maritime Organization, our maritime sector should take this matter independently from access to EU and should implement the same based on the conditions and specific characteristics of Turkey. Therefore, we would like to update the information about the basic principles of the An Integrated Maritime Policy for the European





zihinleri tazelemek, denizcilik sektörümüzü etkileyecek önemli bölümlerini, sektör bakış açısı ile incelemek istiyoruz.

Denizcilikte bütünlük yaklaşım ve ulusal denizcilik politikaları AB'nin yeni denizcilik politikasının en önemli özelliği deniz çevresinin korunmasından, ticari denizcilik faaliyetlerine, kıyıda yaşam şartlarına kadar denizdeki tüm faaliyetlerin denizcilik olarak adlandırılan bir çerçeveye alınmış olmasıdır. Bütünlük yaklaşımından kasıt bu çerçeve içerisindeki tüm alt sektör ve faaliyetlerin fonksiyonları ve birbirleri ile etkileşimleri dikkate alınarak yönetimi ve geliştirilmesidir. Bu maksatla başlangıçta komisyon, denizdeki faaliyetleri ve bunları etkileyen unsurları analiz ederek denizcilik politikası fonksiyonlarını ortaya koyacaktır. Ayrıca, bu politikada rol alacak alt sektörlerin sektörel politikaları arasındaki koordinasyon, bunların birbirlerinden etkileşimi ve politika araçlarının geliştirilmesi de tanımlanacaktır. Bu çerçevede; komisyon tarafından bütünlüştürülmüş ulusal denizcilik politikaları için birtakım rehberler hazırlanacak ve üye ülkeler bütünlüştürülmüş ulusal denizcilik politikalarını hazırlamaya davet edilecektir.

Görüldüğü gibi, AB'nin yeni denizcilik politikasının temeli olan "denizcilikte bütünlük yaklaşım" denizcilik sektörünün ve alt sektörlerin denizciliğini yeni çerçevesi içindeki her şeyi daha çok dikkate alarak faaliyetlerini planlamayı ve sürdürmeyi zorunlu kılmaktadır. Artık denizcilik faaliyetleri AB denizcilik politikası paralelinde ve AB Komisyonu tarafından geliştirilecek rehberlere

Union and to review the important sections thereof that will have an impact on our maritime sector from the perspective of the sector.

Integrated approach in maritime and national maritime policies

The most important aspect of the new maritime policy of EU is that all the activities on sea from protecting the marine environment to commercial maritime activities and to the conditions of living on land are included in a framework named maritime. What is meant by integrated approach is the management and development of all the subsectors and activities within this framework by considering their functions and mutual interactions. For this purpose, the commission will first analyze the activities on sea and the factors with an impact thereon, revealing maritime policy functions. Moreover, the coordination between the sectorial policies of the subsectors to play a role in such policy, their mutual interaction and development of policy tools shall also be described. Within this framework, certain guidelines shall be drawn up for integrated national maritime policies by the commission and the member countries shall be invited to prepare their respective integrated national maritime policies.

As seen, the "integrated maritime approach", which is the foundation for EU's new maritime policy, makes it obligatory to plan and maintain the activities of the maritime sector and subsectors with much more emphasized consideration of everything within the new maritime framework. From now on, the maritime activities shall be planned by the maritime policies, which shall be prepared in parallel with the EU maritime policy and according to the guidelines to be developed by the EU Commission, and by the programs, which are their sub-constituents. This makes intervention and guidance by the maritime sector necessary in shaping and implementing the national maritime policies.

Maritime spatial planning and integrated shoreline management plan

Marine area planning is considered as an essential tool for ensuring sustainable use of maritime spaces and the shores and restoration of the marine environment within the meaning of protection. Within this framework, settlement and regulation of the economic activities on sea and shore planning shall be planned and implemented using the integrated shoreline management. The EU Commission shall develop a road map to simplify the maritime spatial planning in order to serve as a basis for such activities and to provide uniformity on the Community level. At present, when there is a chaos of duties and powers among the organizations with regards to shoreline and maritime spatial planning on a national level in our country and when many public organizations try to provide shoreline and maritime spatial planning from their own perspectives, it is obvious that the guidelines to be issued by the EU Commission shall lay down technical principles in shoreline and maritime spatial planning as well as serve as an arbitrator for power problems.

Maximizing sustainable use of the seas

Maximizing the sustainable use of the seas is one of the most important fields of activity for the EU's integrated maritime policy. The basic principle of the policy in this respect is to ensure

SHIP INDUSTRY

göre hazırlanacak olan ulusal denizcilik politikalarında ve bunların alt bileşenleri olan programlarda planlanacaktır. Bu durum, ulusal denizcilik politikalarının şekillenmesinde ve uygulanmasında, denizcilik sektörünün müdahalesini ve yönlendirmesini zorunlu kılmaktadır.

Deniz alanı planlaması ve bütünleştirilmiş kıyı yönetim planı

Deniz alanı planlaması, deniz alanlarının ve kıyıların sürdürülebilir kullanımı ve deniz çevresinin korunması anlamında restorasyonu için temel araç olarak görülmektedir. Bu çerçevede denizde ekonomik faaliyetlerin yerleştirilmesi ve düzenlenmesi ile kıyıların planlanması bütünleştirilmiş kıyı yönetimi sistemi kullanılarak planlanacak ve gerçekleştirilecektir. AB Komisyonu, bu faaliyetlere esas olmak ve topluluk seviyesinde yeknesaklığı sağlamak amacıyla, üye ülkeler tarafından denizcilik alanı planlamasının geliştirilmesini basitleştirmek için bir yol haritası geliştirecektir. Ülkemizde ulusal seviyede bir kıyı ve deniz alanı planlaması yapılmasında kurumlar arası görev ve yetki karmaşasının yaşandığı ve çok sayıda kamu kurumunun kendi bakış açısı ile kıyı ve deniz alanı planlaması yapmaya çalıştığı günümüzde, AB Komisyonu tarafından yayınlanacak rehberlerin kıyı ve deniz alanı planlamasında teknik prensipler koymasının yanı sıra yetki sorunlarında hakem rolü de oynayacağı açıktır.

Denizlerin sürdürülebilir kullanımının maksimize edilmesi

Denizlerin sürdürülebilir kullanımının maksimize edilmesi, AB'nin bütünleştirilmiş denizcilik politikasının önemli faaliyet alanlarından biridir. Politikanın bu konudaki temel prensibi; denizcilik sektörünün büyümesini sağlayarak, diğer taraftan deniz çevresini koruyarak denizlerin sürdürülebilir kullanımı için optimum şartları yaratmaktır. Deniz ekosistemine zarar vermeden denizcilik faaliyetlerinin geliştirilmesinin sağlanması, bu yolla rekabet edebilir, emniyetli ve güvenli gemicilik, limancılık ve diğer ilgili denizcilik sektörlerinin geliştirilmesi AB bütünleştirilmiş denizcilik politikasının öncelikli hedefidir. Denizlerin sürdürülebilir kullanımının maksimize edilmesi denizciliğin alt sektörleri açısından ele alınarak genel politikalar belirlenmiştir.

Gemicilik sektörü

AB'nin yeni denizcilik politikası, gemiciliği Avrupa'nın uluslararası ve iç taşımacılığı için hayati bir unsur ve denizcilik sektörünün bel kemiği olarak görmektedir. Gemicilik karbondioksit emisyonları ve enerji tüketimi açısından karayolundan daha tercih edilebilir bir ulaştırma modudur. Bu özelliği nedeniyle TEN-T, MARCO POLO gibi mevcut AB programları ile geliştirilmektedir. AB bütünleştirilmiş denizcilik politikasında dikkat çeken diğer bir öngörü de, gemiciliğin diğer ulaştırma modlarına göre kamu yatırımlarından yeterince yararlanamamasıdır. Bu dezavantajın telafi edilmesi için AB'de idari ve gümrük uygulamalarının basitleştirilmesi hedeflenmektedir. Ayrıca, gemicilik sektörünün başarılı olmaya devam etmesinin uluslararası seviyede geliştirilen üst seviye can, mal ve çevre emniyeti sağlanmasına bağlı olduğu vurgulanmaktadır. AB bütünleştirilmiş denizcilik politikasının denizlerin sürdürülebilir kullanımının



that the maritime sector grows, while at the same time protecting the marine environment and creating optimum conditions for the sustainable use of the seas. Ensuring that the maritime activities without any damage to the marine ecosystem and thus developing competitive, safe and secure shipping, port management sectors and other relevant maritime sectors is the priority goal of the EU's integrated maritime policy. General policies have been laid down addressing the maximization of the sustainable use of the seas in terms of maritime subsectors.

Shipping sector

The new maritime policy of EU considers shipping as a vital element for domestic and international carriage of Europe and as the spine of the maritime sector. Shipping is a more preferable means of transport as compared to the highway in terms of carbon dioxide emissions and power consumption. Due to this characteristic, it is being developed by the existing EU programs such as TEN-T, MARCO POLO. Another insight attracting attention in the integrated maritime policy of EU is that shipping does not sufficiently benefit from public investments as compared to the other modes of transport. In order to make up for this disadvantage, it is intended to simplify administrative and customs practices in EU. Moreover, it is emphasized that maintained success of the shipping sector depends on ensuring high level of safety of lives, merchandise and environment developed by an international level. In order to implement the principles of EU's integrated maritime policy in shipping with a view to maximizing the sustainable use of the seas, the commission was charged with the task of proposing a "European maritime transport area without barriers" and preparing a comprehensive "transport strategy" for years 2008 to 2018 on a basis of developing the maritime transport in Europe and maintaining

maksimize edilmesi noktasında gemicilik konusundaki prensiplerinin hayata geçirilmesi amacıyla komisyona; Avrupa'da deniz ulaştırmasının etkinliğini geliştirme ve uzun süreçli rekabet edebilirliğini sağlama temelinde, "Engelsiz Bir Avrupa Deniz Ulaştırma Alanı" teklif etme ve 2008-2018 yılları için kapsamlı bir "ulaştırma stratejisi" hazırlama görevleri verilmiştir.

Limancılık sektöru

Avrupa limanları, Avrupa ekonomisinin dayandığı lojistik zincirinin diğer bir önemli halkası olarak kabul edilmekte ve ekonomik faaliyetlerin merkezi olarak görölmektedir. Küreselleşme uluslararası ticarete önlenemez bir büyüme yaratmaktadır. Bu durum, Avrupa limanlarına talebi ve buna paralel olarak limanların karşılaştukları sorunları artırmaktadır. Çevrenin korunması ve rekabet edebilirliğin sağlanması temelinde limanların kapasitelerinin geliştirilmesi kaçınılmazdır. Komisyon, AB denizcilik politikasının limanlar boyutunda; daha geniş bağlamda Avrupa lojistiği ve limanların çok yönlü rollerini hesaba katarak yeni bir limanlar politikası teklif etme, limanlarda gemilerden kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için teklifler yapma, liman gelişimi için ilgili Topluluk çevre mevzuatının uygulanması hakkında rehberler yayınlama görevleri ile yükümlendirilmiştir.

Gemi inşa, onarım ve deniz ekipmanları sektörleri AB'nin yeni denizcilik politikasına göre; Avrupa lojistik zinciri, güçlü gemi inşa, onarım ve deniz ekipmanları sektörlerini gerektirmektedir. AB bu sektörleri özellikle küçük ve orta büyüklükte işletmeler temelinde geliştirmek için başarılı girişimler oluşturmak zorundadır. Bu alandaki bilimsel ve teknoloji geliştirme çalışmalarına daha fazla yatırım yapılması bu alanda ekonomik büyümenin sağlanması için yeni fırsatların yaratılmasının önünü açacaktır.

Denizcilik meslekleri

AB vatandaşları için denizcilik mesleklerinin sayısı ve kalitesinin artırılması da, bütünleştirilmiş denizcilik politikasının önemli faaliyet alanlarından biridir. Denizdeki istihdamda azalma eğilimi korkutucu olarak değerlendirilmekte ve tersine çevrilmesi gerekli görölmektedir. Tüm paydaşlarla birlikte yürütölecek gayretler ile desteklenen geliştirilmiş personel politikası ve iş güvenliği ve işçi sağlığını da içeren geliştirilmiş çalışma şartları ve uluslararası kuralları da dikkate alan etkin mevzuat çerçevesi bu politikanın temel araçlarıdır. Ayrıca, denizcilik eğitiminin kapsamı da dahil denizcilik meslekleri için yetenek ve niteliklerin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu maksatla komisyona, sosyal taraflarla işbirliği içinde, AB iş müktesebatında denizcilik sektörlerini etkileyen dışlanmayı yeniden değerlendirme ve bir denizcilik nitelik sertifikası geliştirme görevleri verilmiştir.

Deniz çevresinin kalitesi

Deniz çevresinin kalitesinin iyileştirilmesi AB'nin bütünleştirilmiş denizcilik politikasının temel faaliyet alanıdır. Politikaya göre, Avrupa kıyı ve denizlerinde artan ekonomik faaliyetler deniz çevresinin kalitesinin bozulması riskini de beraberinde getirmek-

long-term competitiveness.

Port Management Sector

The European ports are accepted as an important link in the chain of logistics, on which the European economy relies, and is considered as the center for economic activities. Globalization creates an unavoidable growth in international trade. This enhances the demand for the European ports and in parallel, the problems faced by the ports. Improving the port capacity is inevitable with a view to protecting the environment and ensuring competitiveness. In the ports dimension of the maritime policy of the EU, the commission is charged with the duties to propose a new policy for the ports with due consideration of the European logistics and the multilateral roles of the ports within a wider context, to submit proposals with a view to reducing the air pollution at the ports originating from the ships and to issue guidelines regarding the implementation of the *acquis communautaire* on environment for port development.

Shipbuilding, repair and marine equipment sectors

According to the new maritime policy of the EU, the European logistic chain requires strong shipbuilding, repair and marine equipment sectors. EU has to create successful enterprises in order to develop these sectors especially on the basis of small and medium scale enterprises. More investment in scientific and technology development efforts in this respect will open the way for the creation of new opportunities for economic growth in this field.

Maritime professions

Enhancing the number and quality of the maritime professions for EU citizens is also one of the important fields of activity for the integrated maritime policy. The tendency for the decline in the maritime sector is considered as alarming and it is considered necessary to reverse this. The basic tools of this policy are improved working conditions, including staff policy and occupational health and safety supported by the efforts to take place with all the stakeholders, and an efficient legislative framework considering international rules as well. Moreover, the skills and qualifications for maritime professions should be improved, including the scope of maritime education. For this purpose, the commission was charged with the task of reevaluating the exclusion of maritime sectors in EU *acquis communautaire* on labor in cooperation with the social parties and developing a maritime qualification certificate.

Quality of marine environment

Improving the quality of the marine environment is the basic field of activity of the EU's integrated maritime policy. According to the policy, increased economic activity on the shores and seas of Europe also brings the risk of deterioration of marine environment. In order to reduce such risks and to attain good environmental conditions in EU seas on the basis of sustainable development, the "EU Marine Strategy Framework Directive" providing the framework for community activities is enforced. We con-



tedir. Bu riskleri azaltmak ve AB denizlerinde sürdürülebilir gelişme temelinde iyi çevre durumuna ulaşmak için topluluk faaliyetlerinin çerçevesini çizen “AB Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi” yürürlüğe girmiştir. Politik ve teknik sonuçları açısından Türkiye’yi etkilemesi kaçınılmaz olan AB Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi’nin Türkiye’ye komşu AB üyesi ülkelerde uygulamalarının titizlikle takibini önemli görüyoruz. Deniz çevresi konusunda AB denizcilik politikası ile belirlenen hedeflere ulaşılması amacıyla komisyon; kıyı alanlarında iklim değişikliğini uyarlamak ve etkilerini azaltmak için pilot uygulamalar başlatacak, gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin azaltılmasında uluslararası gayretleri aktif olarak destekleyecek ve bu gayretlerde ilerleme olmaması durumunda Avrupa seviyesinde teklifler yapacak ve uluslararası seviyede sürdürülen çalışmalarını dikkate alarak, hurda gemilerin etkin, emniyetli ve çevresel sürdürülebilir yöntemlerle sökülmesi için teklifler yapacaktır.

Balıkçılık

AB denizcilik politikasına göre; kıyılarda yaşayanların refahı, deniz çevresinin korunması ve diğer faaliyetler ile etkileşim balıkçılık yönetiminde dikkate alınması gereken önemli unsurlardır. Balık stoklarının sürdürülebilir kullanımı ve geri kazanımı bilimsel çalışmalar ışığında hazırlanmış, çok yıllık planlamalara göre yapılacak çalışmalarla sağlanacaktır. Deniz çevresi için ekosistem yaklaşımli stratejiler ve illegal, bildirilmeyen ve düzenlenmemiş balıkçılığın önlenmesini de temel alan ortak balıkçılık politikasının uygulanması için adımlar atılacaktır. Küresel seviyede artan deniz ürünleri talebini karşılamak üzere kültür balıkçılığının üst seviye çevre ve kamu sağlığı standartlarına uygun olarak geliştirilmesi sağlanacaktır. Komisyon, denizcilik politikasının balıkçılıkla ilgili prensiplerini hayata geçirmek amacıyla; hassas habitatların açık deniz trolü ile avlanması gibi yıkıcı balıkçılık uygulamalarının ortadan kaldırılmasına yönelik ve yasadışı, rapor edilmemiş, düzenlenmemiş balıkçılığı ortadan kaldırmak için ciddi faaliyetlerde bulunacak ve Avrupa’da çevre dostu kültür balıkçılığı endüstrisinin geliştirilmesini sağlayacaktır.

Avrupa deniz izleme ve veri ağı oluşturulması, denizcilik politikası için bilgi ve yenilik yapısı oluşturulması, kıyı alanlarında en yüksek yaşam kalitesinin sunulması, uluslararası denizcilikte Avrupa liderliğinin geliştirilmesi ve Avrupa denizciliğinin etkisinin yükseltilmesi bütünleştirilmiş denizcilik politikasının yukarıda detaylarını yansıttığımız kapsamının içerisinde, önümüzdeki dönemde AB’nin denizcilik gündeminin konusunu oluşturacak diğer faaliyet alanlarıdır.

sider it important to carefully follow the implementation of EU Marine Strategy Framework Directive, which inevitably affect Turkey in terms of political and technical outcomes, in EU member countries neighboring Turkey. In order to ensure attainment of the goals set by the EU maritime policy about marine environment, the commission shall start pilot projects with a view to adapt climate change on shore spaces and to reduce its effects, shall actively support the international efforts in reducing the air pollution originating from the ships and shall submit proposals on a European level in case of no advance in such efforts and shall also submit proposals for dismantling of hulks by efficient, safe and environmentally sustainable methods with due consideration of the efforts in progress on an international level.

Fisheries

According to the EU maritime policy, the prosperity of those living on the shores, protection of the marine environment and interaction with other activities are important elements which should be taken into consideration in the management of fisheries. Sustainable use and recovery of the fish stocks shall be ensured according to multiyear plans prepared in the light of scientific studies. Steps will be taken to implement strategies with an ecosystem approach for marine environment and the joint fisheries policy based on preventing illegal, unreported and unregulated fishing. It will be ensured that fish culture is developed according to the highest levels of environmental and public health standards in order to meet the demand for seafood increasing by a global level. In order to implement the principles of the maritime policy regarding fisheries, the commission shall engage in serious activities to eliminate destructive fishing practices such as fishing susceptible habitats by trawl nets and to eliminate illegal, unreported and unregulated fishing and shall ensure the development of an environmental-friendly industry of culture-based fisheries in Europe.

Creating sea surveillance and data network in Europe, establishing information and innovation structure for maritime policy, offering the highest quality of living on the shores, developing European leadership in international maritime sector and enhancing the influence of European maritime sector are other fields of activities to constitute the maritime agenda of EU in near future within the scope of the integrated maritime policy, whose details we have provided above.

Dr. Mustafa Koçak: Gedik Holding Ceo'su

Geminin anası çelikse babası kaynaktır



Dr. Mustafa Koçak

Öncelikle bize Gedik Kaynak'ı anlatır mısınız?

1963 yılında Almanlarla başladığımız yolculuğumuzu 48 yıldır sürdürüyoruz. İlk olarak başladığımız kaynak işlerinden sonra döküm ve vana işlerini yapmaya başladık. İlk üretim hattımız Pendik'teydi, ikinci üretim hattını da yine Pendik'te kurduk. GEDİK Yatırım, Gedik Finans'ı kurduktan sonra en önemli aktivitemiz olan eğitime ağırlık vermeye başladık. Kaynak ürünlerinde Türkiye'de en büyük pazar payına sahip Gedik Kaynak olarak GK adı altında, kaynak makineleri, kaynak elektrotları, kaynak telleri, tüm sarf malzemeleri olmak üzere üretimimize devam ediyoruz. Yılda 90 bin ton kaynak elektrotu ve sarf malzemeleri üretiyor ve 70 ülkeye ihraç ediyoruz. Bu oran da, bizi Ortadoğu'nun en büyük fabrikası durumuna getiriyor.

Hangi ülkelerde bayileriniz var?

Hem Türkiye'de hem de yurtdışında birçok ülkede exclusive bayilerimiz

Yılda 90 bin ton kaynak elektrotu ve sarf malzemeleri üretip, 70 ülkeye ihraç eden Gedik Holding, eğitim yatırımlarına da üniversite ile devam ediyor. Gedik Holding CEO'su Dr. Mustafa Koçak ile Gedik Holding'in yatırımlarını, Ar-Ge çalışmalarını ve hedeflerini konuştuk.

ve distribütörlerimiz var. Türkiye'nin ihraç ettiği kaynak ürünleri içerisinde en büyük pay GEDİK Kaynak'a aittir. Bu bizi hem yurtiçinde, hem de yurtdışında pazar lideri yapıyor ve tabii ki sorumluluğumuzu artırıyor. Ürünlerimizdeki kaliteyi devam ettirmek, yeni ürünler eklemek ve ürünlerimizin müşteri ve son kullanıcılar tarafından tutulmasını sağlamak en büyük sorumluluklarımız arasında. Bu nedenle sürekli yaptığımız AR-GE çalışmalarıyla bu isteklere yanıt vermeye çalışıyoruz.

Ar-Ge çalışmalarımız için kendi laboratuvarlarımız olduğunu biliyoruz... Ürünlerimizi sürekli olarak geliştirmek durumundayız. Yüksek sıcaklıklarda (termik santrallerde) kullanılan çelik kaynakları Türkiye'de üretmeyi düşünüyoruz. Yüksek krom ve nikel içeren bu ürünler henüz Türkiye'de üretilmiyor. Bu ürünlerin çalışmalarına başladık. Bunun yanı sıra doğalgaz ve petrol boru hatlarında kullanılan ürünlerin sürekli geliştirilmesi gerekiyor. Bu çalışmaların bir kısmını TÜBİTAK ve Sanayi Bakanlığı'ndan aldığımız desteklerle yapıyoruz. Üniversite sanayi işbirliğine önem verdiğimiz için İTÜ ya da diğer üniversitelerimizde birlikte çalışıyoruz. Almanlarla birlikte geliştirdiğimiz basınç düşürücü

If steel is the mother to the ship, then welding is the father.

Dr. Mustafa Koçak: CEO for Gedik Holding

Producing 90 thousand tons of welding electrode and consumable materials annually and exporting to 70 countries, Gedik Holding continues its investments also in the educational field with a university. We talked about the investments of Gedik Holding with Dr. Mustafa Koçak, the CEO of Gedik Holding, about their R&D studies and their targets.

First of all, could you please tell us about Gedik Welding?

We started our journey with the Germans in 1963 and we have been pursuing the same journey for 48 years. We started with welding jobs first, and then continued with casting and valve business. Our first production was carried out in Pendik and the second production line was also established in Pendik. We placed emphasis on education, our most important activity, after GEDİK Investment founded the Gedik Finance. As Gedik Welding with the greatest market share in Turkey in the welding products, we continue our production of welding machines, welding electrodes, welding rods and all consumable materials under the brand of GK. We are producing 90 thousand tons of welding electrodes and consumable materials annually and export them to 70 different countries. This rate makes us the



ürünümüzü de 2011'in ocak ayında piyasaya çıkardık. Avrupa normlarına uygun vana ve döküm ürünleri ürettik ve üretmeye devam edeceğiz. Yeni fabrikamızda körfez ülkeleri Dubai, Kuveyt, İran'da petrol sanayide kullanılacak Petrolüm endüstrisinin standartlarına uygun yeni vanalar üreteceğiz. Bu ürünlerin ortaya çıkması için belli bir zaman ve Ar-Ge çalışması ve olgunlaşması gerekiyor. Belirli testlerden geçmiş ürünlerimizi piyasaya süreceğiz.

Ar-Ge çalışmalarınıza ne kadar bütçe ayırıyorsunuz?

Döküm, vana ve kaynak ürünlerinde yapılacak Ar-Ge çalışmaları için yıllık 10 Milyon dolar bütçe ayırıyoruz. Sistemlerimizi yeniliyoruz, Ar-Ge bölümünde çalışan personel sayımızı artırıyoruz. Kendi öz kaynaklarımızın yanı sıra değeri yüksek projeler için 2010 yılından itibaren devlet yardımı almaya başladık.

Askeri gemilerde kullanılan vanaları da siz mi üretiyorsunuz?

Gemilerde kullanılan vanaların büyük çoğunluğu deniz suyu ve korozyon riskine göre bronz olmak durumunda. Bronz vanaları üretebilmek, döküm sorunlarını çözebilmek için uzun süre Ar-Ge çalışmaları yaptık. Bunun için yeni

üretim hattı kurarak, kapasitemizin bir kısmını bronz vanalara ayırdık. Hem sivil hem de askeri gemilerin bronz vana ihtiyacını karşılayacak duruma geldik. Bir de NATO normları var. Ürünlerimizi bu normlara göre sertifikalandırıp, o normlara göre ürün isteyen projelere de ürün verebilecek duruma gelmek istiyoruz. Bunun için çalışmalarımız devam ediyor. Sertifika prosedürünü bitirmek için çalışmalarımız devam ediyor. MİLGEM gibi milli bir projede kullanılan vanaları yurtdışından getirmeyerek, tüm vana ihtiyacının Gedik ürünleri ile karşılanması bizlere onur veriyor. Şimdilerde ise Hazar Denizi'nde bazı gemi projeleri var, o projelere de vana veriyoruz.

Piyasaya sürdüğünüz başka yeni ürünler var mı?

2009 yılında özlü üretim hattını kurduk ve ince bir telin içine toz koyarak oluşturduğumuz özlü telleri piyasaya sunduk. Belli uygulamalarda daha hızlı ve randımanlı kaynak yapmayı sağlayan özlü tellerin teknolojisini gemi inşa sanayinde çalışan kaynak mühendislerine, teknik elemanlarına anlatacak bir ekibimiz bulunuyor. Bu zahmeti göze aldık ve bu sayede özlü teller gemi inşaada kullanılmaya başlandı.

biggest factory in the Middle East.

In which countries do you have dealers?

We have exclusive dealers and distributors both in Turkey and in many countries. The biggest share among the welding products exported by Turkey belongs to GEDİK Welding. This makes us the market leader both in Turkey and abroad and of course accelerates our responsibilities, as well. Maintaining the quality of our products, adding to the present products and ensuring that our products are preferred by our customers and end users are among these responsibilities. Therefore, we are trying to meet these needs with the constant R&D studies.

We know that you have your own laboratories for your R&D studies...

We have to constantly improve our products. We are planning to manufacture the steel welding used in high temperatures (such as thermal plants) in Turkey. The products that include chrome and nickel at high temperatures (thermal) are not produced in Turkey yet. We started our studies in this subject. It is also necessary to continuously improve the products used in the natural gas and oil pipe lines. We are carrying on some of these studies with the support provided by TÜBİTAK and the Ministry of Industry. Since we give high importance to the collaboration of university and industry, we are working in collaboration with İTÜ or other universities. In January 2011, we launched the pressure reducer we developed in collaboration with Germans. We produced valve and molding

Yatırımlarınız devam ediyor. Üçüncü fabrika nerede yapılacak?

Üçüncü fabrikamızı Sakarya Hendek'te kurduk. Organize sanayi bölgesinde 10 bin metrekarelik bir alanda kurduğumuz fabrikamızın montaj çalışmaları devam ediyor. Bir aksilik olmazsa yaz aylarında deneme üretimlerine başlamayı planlıyoruz.

Eğitime önem verdiğinizi biliyoruz. Bu konuda ne tür çalışmalar yapıyorsunuz?

Birçoğu sosyal sorumluluk projesi adı altında yaptığımız eğitim yatırımları çok önceden başlıyor. Gedik Ailesi 10-12 tane ilkokul ve yurt binası yaparak Milli Eğitim Bakanlığı'na hibe etmiştir. Bu yatırımların arasında özürülüler için yapılmış yatırımlar da bulunuyor. Pendik'te inşa ettirilen Halil Gedik Endüstri Meslek Lisesi Milli Eğitim Bakanlığı'na bağışlandı. Gedik Eğitim Vakfı tarafından 2010 yılında inşa ettirilen Gedik Meslek Yüksek Okulu 2010-2011 eğitim yılında öğrenci almaya başladı. Yüksek okulda 220'nin üzerinde öğrenci eğitim alıyor ve bu öğrencilerin yüzde 70'i burslu olarak eğitim görüyor.

Kuracağımız üniversite için de TBMM'den onay çıktı...

2011 yılında gerekli prosedürleri yerine getirerek YÖK'e başvurumuzu yaptık. 17 Şubat itibarıyla TBMM'den onayımızı aldık ve inşaat çalışmaları için İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Pendik Belediyesi ile görüşmelerimiz devam ediyor. Henüz netleşmedi ama büyük ihtimalle Pendik'te yapılacak. Biran önce kampüsün kurulmasını arzu ediyoruz. E-5 üzerinde Gedik Holding'e ait üç plazayı rektörlük ve eğitim binaları olarak kullanmayı düşünüyoruz. Kampusumuzun tamamlanmasıyla binaları kampüse taşımayı düşünüyoruz. Önümüzdeki birkaç yıl içinde kampüsü tamamlamayı düşünüyoruz.

Kalifiye elaman sıkıntısını gidermek için önemli bir adım...

Türkiye'nin genç nüfusunu dikkate alırsak gelecek için yapılması gereken bir yatırım olduğunu söyleyebiliriz. Gelişmiş ülkeler genelde kalifiye eleman sıkıntısı yaşıyor. Bunun için dört yıllık üniversite bitirmiş, gerçekten iyi yetişmiş teknik elemanlara da ihtiyaç var. İnsanları kalifiye hale getirerek, gerek ülke içerisindeki

products in compliance with the European standards. In our new factory, we will produce new valves in compliance with the standards of oil industry to be used in the oil industry of gulf countries of Dubai, Kuwait and Iran. We need a certain time, R&D studies and maturity for the emerging of these products. We will launch our products that survive certain tests to the market.

What is the budget you allocate for R&D studies?

We allocate 10 million dollars, annually, for the R&D studies for molding, valve and welding products. We are renewing our systems and increasing the number of the personnel working at the R&D department. Besides our own equity capital, we have started getting state aid starting from 2010 for the projects with higher values.

Are the valves used in the military vessels produced by you as well?

Most of the valves used in the vessels should be bronze, so that they are durable against the sea water and corrosion. In order to manufacture bronze valves and solve molding problems, we have conducted R&D studies for a long time. We established a new manufacturing line and spared a part of our capacity for bronze valves. We turned out to be able to meet the demands of both military and civil vessels. We would also like to be able to have our products certified according to these standards and to provide products for the projects that require products according to such standards.

We are maintaining our studies in this field and also to complete the certification procedure. We are proud of not importing the valves used in a national project such as MİLGEM and also for meeting all the valve demands with Gedik products. Nowadays, there are some vessel projects running in the Caspian Sea. We are providing the valve demands for this project, as well.

Have you introduced any other new products in the market lately?

In 2009, we established the core production line and we introduced the flux cored wire which we formed by inserting powder into a thin wire. We





yetmiş eleman ihtiyacını karşılamak, gerekse de komşu ülkelerde Türk sanayisinin hizmet verdiği büyük projelere hizmet verecek Türk mühendisini, Türk teknokratını yetiştirmek için yapılmış bir çalışma.

Bu arada Uluslararası Kaynak Konfederasyonu (IIW) Kongresi'ne de ev sahipliği yapacaksınız...

Geçtiğimiz yıl Temmuz ayında GEV (Gedik Eğitim Vakfı) ve TKTA (Türk Kaynak Teknolojisi Akademisi) ev sahipliğinde İstanbul'da 63. Genel Kurulu'nu ve Uluslararası Konferansı'nı gerçekleştirmiştik. Bizi şaşırtan 900 kişiye yakın bir katılım olmuştu. O konferansta Gemi İnşası Kaynağında En Son Bilimsel ve Teknolojik Yenilikler isimli özel bir oturum gerçekleştirmiştik. Tersaneleri, akademik kurumların gemi inşa da isim yapmış isimlerini konuşmacı olarak davet etmiştik. Amacımız sektörün uzman isimlerini bir araya getirerek, tartışma platformu oluşturmak ve bilgi alışverişi yapmalarını sağlamaktı. Bu sene ise konusu kaynak, gemi inşa, otomobil, boru hatları olan bir konferans daha düzenleyeceğiz. Antalya'da gerçekleştireceğimiz bu konferans diğer konferansa göre küçük çaplı olacak. 21-22 Ekim 2011 tarihleri arasında gerçekleştireceğimiz konferansımız iki gün sürecek.

Gedik Holding olarak 2010 yılı hedeflerini tutturabildiniz mi?

2010 hedeflerimizi tutturmakta zorlanmadık. Herkes gibi bizim için de zor bir yıldır. Özellikle kaynak makinelerinde hedeflerimizi geride tuttuk. Ama kaynak elektrot ve tellerinde büyük kayıp yaşamadık. Bu dönemde denizcilik sektöründe de büyük durgunluk yaşadık. 2010'da gerek kaynak makineleri, gerekse sarf malzemeleri üretiminde hedeflerimizi yakaladık. Geçtiğimiz yıllardaki açığımız kapatmak için 2011 hedeflerimizi ikiye katladık. Tabii ki Kuzey Afrika ve Körfez ülkelerindeki rahatsızlığın ne kadar süreceği çok önemli. Bu durumun soğuk rüzgarını mutlaka yaşayacağız. Bunun dışında 2011 yılından çok ümitliyiz.

Yalova'da GİOSB onayı alındı. Bu gelişmeyi nasıl değerlendiriyorsunuz?

Bize ihtiyaç olan herhangi bir sektörün temsilcileriyle görüştüğümüzden sonra gerekli şartlar oluşursa boyutu ne olursa olsun oluşumun içinde olmaya çalışırız. Gemi inşa sanayi ile çalışmak bizim kaderimiz. Biz ayrılmaz kardeşiz. Geminin anası çelikse, babası kaynaktır. Çalışanlarımıza verdiğimiz eğitimlerle tersanelerde çalışacak eğitilmiş insan gücünü yetiştirmeyi de kendimize misyon edindik. Bunun dışında GİOSB'da yapılacak her türlü işbirliği içerisinde olmaya hazırız.

have got a team that explains the welding engineers working in the shipbuilding industry the technology of the flux cored wires that allow faster and more effective welding in certain application. We took this burden and thanks to it, the flux cored wires are now being used in the shipbuilding industry.

Your investments continue. Where will you establish the third factory?

We have established our third factory in Hendek, Sakarya. It is established on a 10 thousand square meter area in the Organized Industrial Zone and the assembly works continue. If everything goes well, we are planning to start the test productions in the summer.

We know that you give great importance to education. What kind of efforts you have for this purpose?

Our educational investments, most of which have been carried out under the social responsibility projects, go back to many years. Gedik family built 10 to 12 elementary schools and hostel buildings and donated them. These investments also cover the investments for the disabled persons. Halil Gedik Industrial Vocational High School, built in Pendik, was donated to the Ministry of National Education. Gedik Vocational Higher School, built in 2010 by Gedik Educational Fund, started accepting students in 2010-2011 academic year. More than 220 students are educated in the Vocational Higher School and 70% of these students have scholarship.

TBMM (Great National Assembly of Turkey) approved your University Establishment Application...

We applied to YÖK (Higher Education Council) in 2011 after fulfilling all the requirements.

Dr. Mustafa Koçak kimdir?

Mustafa Koçak, ODTÜ'den 1979 yılında makine mühendisi olarak mezun olmuştur. Doktora derecesini, 1982 yılında, İngiltere'deki Bath Üniversitesi'nden aldıktan sonra; 1985 yılına kadar, Liverpool Üniversitesi'nde post-doktora çalışmalarına devam etmiştir. 1985 yılından Haziran 2009'a kadar, Almanya'daki GKSS Research Center'da bilim adamı olarak çalışan Dr. Koçak, bugün GEDİK Holding CEO'sudur. İlgilendiği alanlar; lazer ışın kaynağı, difüzyon birleştirme, mikroyapı analizi, yorulma, kaynaklı yapıların kalıntı gerilme ve kırılma analizleri, hasar toleransı

geliştirme teknikleri, lokal mühendislik, çok malzemeli alüminyum alaşımları ile, yüksek mukavemetli ileri çelik ve magnezyum alaşımlarının tasarımıdır. Dr. Koçak, uzun yıllar boyunca, Uluslararası Kaynak Enstitüsü (IIW)'nün Teknik Komiteleri'nden "Komisyon 10"un başkanlığını yürütmüş ve 2009'da üçüncü kez, bu komisyonun başkanlığına seçilmiştir. Avrupa Birliği'nin, birçok projesinin koordinatörlüğünü gerçekleştirmiş olan Dr. Koçak, bugüne kadar 200'ün üzerinde bilimsel makale yayımlamış ve çok sayıda uluslararası konferans düzenlemiştir.

We obtained the approval from TBMM on February 17th and we are negotiating with the Municipality of Pendik and Istanbul Metropolitan Municipality for the construction work. Nothing is definite yet but most presumably, we will have it built in Pendik. We would like to have the campus built as soon as possible. We are planning to use three Gedik Holding Plazas situated on E-5 as the presidency and education buildings. When the campus is finished, then, we are thinking of moving the buildings to the campus in a few years.

Overcoming the problem of qualified staff is an important step...

If we consider the young population of



Turkey, we can say there is a need for an investment for the future. The developed countries generally experience the problem of qualified personnel. There is a great need for the university graduate and well educated qualified personnel. This is a project to educate the Turkish engineer and Turkish technocrat to serve for the big projects Turkish industry is serving in the neighbor countries and also to meet the domestic educated personnel needs, by making people qualified.

Meanwhile, you will be hosting the International Welding Confederation (IIW) Congress, as well...

We, as GEV (Gedik Educational Fund) and TKTA (Turkish Welding Technology Academy), hosted the 63rd General Assembly and International Conference in Istanbul, in July, last year. It was surprising for us to see approximately 900 participants. During that conference, we had a special session called The Latest Scientific and Technological Innovations in the Shipbuilding Welding. We invited people from the shipyards and academic people who made their marks on shipbuilding as speakers. We aimed to bring the experts of the sector together, form a discussion platform and allow an information exchange. We will hold another conference with a focus on welding, ship building, automobile and pipe line. This conference will be held in Antalya and will be a smaller scale one compared with the other. The conference to be organized between 21st and 22nd of October, 2011 will last for two days.

Were you able to reach your 2010 targets as Gedik Holding?

We did not experience any difficulty in reaching our 2010 targets. It was a difficult year for us, as it was for everybody. We kept especially the target for welding machines low, but did not experience much loss in welding electrodes and wires. There was a great stability in the maritime sector during this time. We could reach our



targets both in welding machines and consumable materials in 2010. We doubled our 2011 targets to close the gap of the past years. It is, of course, very important how long the problems in Northern Africa and the Gulf Countries will last. We will feel the cold wind of this situation. However, we are very hopeful for 2011.

You obtained the approval of GIOSB in Yalova. How do you assess this progress?

We always try to take part in the formation if the necessary conditions are formed, after negotiating with the representatives of any sector that needs us. It is our destiny to work together with the shipbuilding industry. We are two inseparable brothers. If steel is the mother of the ship, then welding is the father. We have adapted the mission of educating well-educated human power to work in the shipyards by making use of the training we provided for them. Besides, we are ready to take part in all kinds of collaborations to be run by GIOSB (Ship Specialized Organized Industry Zone).

Who is Dr. Mustafa Koçak?

Mustafa Koçak graduated from ODTÜ in 1979 as mechanical engineer. He got his doctorate degree in 1982 from University of Bath in 1982. He did his post doctorate studies in Liverpool University until 1985. He worked as a scientist in GKSS Research Center in Germany from 1985 to 2009 and now he is the CEO of Gedik Holding. The areas he is interested in include laser beam welding, diffusion welding, microstructure analysis, fatigue, residue stress and refraction analysis of the welded structures, damage tolerance development techniques, local engineering, design of multi material aluminum alloy and high strength advanced steel and magnesium alloy. Dr. Koçak served as the president of "Commission 10", one of the Technical Committees of International Welding Confederation (IIW) Congress, for a long time and in 2009 he was elected as the president for the third time. Dr Koçak, who conducted many European Union projects as the coordinator published more than 200 scientific articles and arranged many international conferences.

SHIP INDUSTRY

**ENGİN DENİZCİLİK İŞLETMESİ SAN. VE TİC. A.Ş.**

1974 yılında Dörtler Tersanesi adıyla İstanbul Haliç'te kurulan tersane, daha sonra halen faaliyette bulunduğu Tuzla Tersaneler Bölgesi'ne taşınmış ve bugün denizcilik sektöründe yaygın olarak bilinen isim olan Engin Denizcilik İşletmesi San. ve Tic. A.Ş. ile birleştirilerek denizcilik sektörüne hizmet vermeye devam etmektedir. Yapılan ek yatırımlar, teknolojik gelişmelerin takibi ve uygulanması, tersanenin hızla büyüyerek gelişmesine; kuru yük, römorkör, kimyasal ve ürün tankerleri inşasında uluslararası platformda daha fazla deneyim kazanmasına olanak sağlamaktadır. Tersane; konusunda uzman kadrosu, uygun fiyat ve zamanında teslim politikasıyla müşterilerine ISO 9001:2000 kalite standartlarında hizmet vermektedir.

Adres: Özel Sektör Tersaneleri Bölgesi G.50 Sok. No:15 34949
Tuzla-İstanbul / Türkiye
Tel: + 90 216 392 99 96
Faks: + 90 216 392 25 85
info@engindenizcilik.com.tr
http://www.engindenizcilik.com.tr

ENGİN DENİZCİLİK İŞLETMESİ SAN. VE TİC. A.Ş.

The shipyard founded in 1974 in Golden Horn, Istanbul as Dörtler Shipyard was then moved to the Tuzla Shipyard Region, where it is currently located, and it currently serves the marine sector after merging with Engin Denizcilik İşletmesi San. ve Tic. A.Ş., the name widely known in the marine sector at present. The additional investments made and the follow up and implementation of the technological developments enable the shipyard to grow and develop steadily and to gain more international experience in the international platform with regards to the construction of dry load, hauler, chemical and product tankers. The shipyard serves its customers with ISO 9001:2000 quality standards with its specialist staff, reasonable prices and timely delivery policy.

Address : Özel Sektör Tersaneleri Bölgesi G.50 Sok. No:15 34949
Tuzla-Istanbul / Turkey
Tel: + 90 216 392 99 96
Fax: + 90 216 392 25 85
info@engindenizcilik.com.tr
http://www.engindenizcilik.com.tr

**GİMSA Gemicilik ve Mobilya Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.**

Halen "Gimsa Gemicilik ve Mobilya Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." unvanı ile faaliyette olan 01 Ağustos 1996 tarihinde kurulan şirket; 01 Ağustos 1982 tarihinden itibaren kuruluş tarihine kadar "M. İrfan Yalçınkaya" unvanı ile şahıs firması olarak:

- * Çelik Gövde İnşaatı (HULL CONSTRUCTION)
- * Çelik Onarım
- * Gemi Tadilatı
- * Yat İnşa
- * Gemi makine-Teçhizat Donatım
- * Gemi ve Yat Ahşap İşleri

konularında faaliyetini sürdürmüştür. 01 Ağustos 1996 tarihinde kurulan "GİMSA Gemicilik ve Mobilya Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." unvanlı şirket ile de aynı konularda faaliyetlerini sürdürmektedir.

Adres: Aydın tepe Mahallesi Tersane Sok. No:9/1 Tuzla-İstanbul/Türkiye
Tel: + 90 216 392 51 06
Telefax: + 90216 493 29 59
gimsa@ttmail.com

GİMSA Gemicilik ve Mobilya Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.

Established on 01 August 1996, the company, still operating with the title of "Gimsa Gemicilik ve Mobilya Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." was a private company with the title of "M. İrfan Yalçınkaya" operating in the following fields from 01 August 1982 until its establishment date:

- * Steel Hull Construction
- * Steel Repair
- * Ship Repair
- * Yacht Construction
- * Machine, equipment and hardware of ships
- * Wood works for ships and yachts

It carries on its activities in the same fields through the company titled "GİMSA Gemicilik ve Mobilya Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." established on the date of 01 August 1996:

Address: Aydın tepe Mahallesi Tersane Sok. No: 9/1 Tuzla-İstanbul/Turkey
Tel: + 90 216 392 51 06
Fax: + 90216 493 29 59
gimsa@ttmail.com



HİDROMAR HİDROLİK MAKİNA SANAYİ VE TİC. A. Ş.

Hidromar A.Ş. çalışma hayatına hidrolik sistem tamir ve revizyonları ile başlamış olup, son yıllarda talebe bağlı hidrolik makine, ekipman ve sistemlerin projelendirmesi ve üretimi konusuna yoğunlaşmıştır. Denizcilik sektöründe yurtiçi ve yurtdışı firmalarına hizmet vermektedir. Deniz tipi hidrolik silindirler, feribot, Ro-Ro araç kapak ve rampaları, hidrolik güç ve kumanda üniteleri, paslanmaz ve alüminyum konstrüksiyon, özel ekipmanlar çalışma konuları içinde yer almaktadır. Tüm çalışmalar, uzman bir kadro ve talep edilen klas kuru-

luşu tarafından sertifikalı olarak gerçekleştirilmektedir. Hidromar A.Ş; gemi kargo, balast, sintine ve yakıt sistemlerinde kullanılabilen hidrolik aktüatör ve valf otomasyon sistemlerini seri olarak imal etmektedir. Merkez Adres: Evliya Çelebi Mah. İstasyon Cad. Tuzla Gemi Yan Sanayi Sitesi C Blok No:3 34944 Tuzla-İstanbul
Tel : +90 0216 395 88 81 (pbx)
Faks: +90 0216 447 03 23
Fabrika: Atatürk Cad. Birmes Sanayi Sitesi A-1 Blok No: 4 Orhanlı – Tuzla / İstanbul
Tel: +90 0216 394 89 11 (pbx)
Faks: +90 0216 394 89 14
hidromar@hidromar.com.tr / www.hidromar.com.tr

HİDROMAR HİDROLİK MAKİNA SANAYİ VE TİC. A. Ş.

Hidromar A.Ş. started its business with the repairs and revisions of hydraulic systems and has focused on project creation and manufacture of hydraulic machinery, equipment and systems due to demand during the recent years. It serves the domestic and international firms in the marine sector. Subjects of engagement includes marine type hydraulic cylinders, ferries, Ro-Ro vehicle doors and ramps, hydraulic power and control units, rustproof and aluminum construction and special equipment. All works are realized by specialist staff under certifica-

tion of the required classification organization. Hidromar A.Ş engages in mass manufacture of hydraulic actuator and valve automation systems that can be used in vessel cargo, ballast, bilge and fuel systems. Headquarters : Evliya Çelebi Mah. İstasyon Cad. Tuzla Gemi Yan Sanayi Sitesi C Blok No:3 34944 Tuzla-İstanbul
Tel : +90 0216 395 88 81 (pbx)
Fax: +90 0216 447 03 23
Factory: Atatürk Cad. Birmes Sanayi Sitesi A-1 Blok No: 4 Orhanlı – Tuzla / İstanbul
Tel: +90 0216 394 89 11 (pbx)
Fax: +90 0216 394 89 14
hidromar@hidromar.com.tr / www.hidromar.com.tr



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

1989 yılında kurulan firma 1993 yılında piring kapı kolu ve mobilya aksesuarları üretimine başladı. Gelişen teknolojiyi her zaman yakından takip eden Hüsna Yapı, kısa sürede tam entegre olarak ürettiği kaliteli ürünleri yurt içi ve yurt dışı pazarlara sunar hale geldi. 2003 yılı Ağustos ayında, gerekli hazırlıklar ve altyapı çalışmaları başladı. Önce kuru yük ve konteyner gemilerinde kullanılan lumbuz ve pencereler için Türk Loydu'ndan gerekli sertifikalar alındı. Bu arada A-60 yangına dayanıklı lumbuz ve pencerelerle ilgili çalışmalar da devam etti. 2004 Aralık ayında

İngiltere'de Warrington Fire Research'de ürünleri test edildi ve testten çok üstün başarı ile geçti. Ardından Bureau Veritas'tan Tip Onay, MED sertifikaları alındı. Temmuz 2005 de ISO 9001:2000 KYS Sertifikasını da alan firma, sürekli AR-GE çalışmaları yaparak daha kaliteli ürünler sunmayı kendisine prensip edinmiştir. Artık İDE MARINE markalı ürünlerimiz gerekli tüm belge ve sertifikalara sahip olarak gemi inşaat sektörünün hizmetindedir. Adres: Akşemsettin Mah. Fatih Bulvarı No: 592 Sultanbeyli - İstanbul / Türkiye
Tel: +90.216.487 19 40-41
Fax: +90.216. 487 05 05
info@idemarine.com / www.idemarine.com

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

The company, founded in 1989, started producing brass door handles and furniture accessories. In addition; it has launched RE-DE studies in order to apply its existing infrastructure and production experience in different sectors as well. First of all, certificates were obtained from the Turkish Lloyd necessary for deadlight and windows used in dry bulk ships and container ships. Meanwhile, activities regarding A-60 fire-resistant deadlight and windows are still ongoing. In December 2004, the products were tested in Warrington Fire Research of Britain, and highly satisfactory

results were obtained. Then, Type Approval and MED certificates were obtained from Bureau Veritas. Following that, the company could obtain the ISO 9001:2000 KYS certificate in July 2005. As a conclusion, it has adopted it as a principle to carry out RE-DE activities so as to supply higher quality goods. At the moment, the goods with İDE MARINE brand name are ready to be used in the ship construction sector thanks to all necessary certificates and assets. Adress: Akşemsettin Mah. Fatih Bulvarı No:592 Sultanbeyli - İstanbul / Türkiye
Tel: +90.216.487 19 40-41
Fax: +90.216. 487 05 05
Mail: info@idemarine.com www.idemarine.com

SHIP INDUSTRY

**JOTUN GRUP**

Dünyanın en büyük inşaat boya ları, deniz boya ları, endüstri boya ları ve toz boya üreticilerindendir. Norveç'te kurulan Jotun Boya, 80 yılı aşkın uluslararası deneyimi ile bugün beş kıtada 67 şirket, 39 fabrikasıyla faaliyet göstermektedir. Dev projelerin altına rengi ve kalitesiyle imzasını atan Jotun Boya'nın referansları arasında birçok ünlü yapı bulunmaktadır. Eyfel Kulesi, dünyanın tek yedi yıldızlı oteli Burj Al Arab ve Queen Mary 2, Jotun'un

renklendirdiği projelerin sadece birkaçını oluşturmaktadır. İnşaat boya ları, deniz boya ları, endüstri boya ları ve toz boya larıyla pek çok sektörün ihtiyacını karşılayan Jotun; yüksek müşteri memnuniyeti, ileri teknoloji, geniş Ar-Ge ağı, yüksek ürün kalitesi ve mükemmel teknik servis ilkelerini her koşulda korumaktadır.

Adres: Yeni Camlık Caddesi Ayaz Sokak No: 2 Kat: 4 4. Levent-İstanbul / Türkiye
Tel: +90 212 279 78 78
Faks: +90 212 279 25 49
boya@jotun.com.tr
www.jotun.com.tr

JOTUN GROUP

It is one of the largest manufacturers of construction paints, marine paints, industrial paints and powder paints in the world. Jotun Boya - established in Norway - presently operates on five continents through its 67 companies and 39 factories with its international experience for more than 80 years. Many reputable structures are placed among the references of Jotun Boya which has affixed its signature under giant projects by its colors and quality. Eiffel Tower, the unique seven-star hotel of the world - Burj Al Arab and

Queen Mary 2 are just a few examples of the projects colored by Jotun. Fulfilling the demands of many sectors with its construction paints, marine paints, industrial paints and powder paints, Jotun maintains under all circumstances its principles of high customer satisfaction, advanced technology, wide R&D network, high product quality and perfect technical service.

Address: Yeni Camlık Caddesi Ayaz Sokak No: 2 Kat: 4 4. Levent-İstanbul / Turkey
Tel: +90 212 279 78 78
Fax: +90 212 279 25 49
boya@jotun.com.tr
www.jotun.com.tr

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

KOCATEPE Tersanesi; 1993 yılında Kocatepe Gemi Çek ve İnş San. Ltd. Şti. unvanı ile faaliyetine başlamıştır. Başlıca aktiviteleri ise, yeni gemi inşası, gemi tamir ve onarımdır. Yeni İnş: Kocatepe Tersanesi modern teknolojiyi yakından takip eden ve modern ekipman kullanan deneyimli personeli ile çok amaçlı -

genel kargo gemileri inşa etmektedir. Kocatepe Tersanesi 500 metrekare kapalı alan olmak üzere toplam 4044 metrekare alan üzerinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

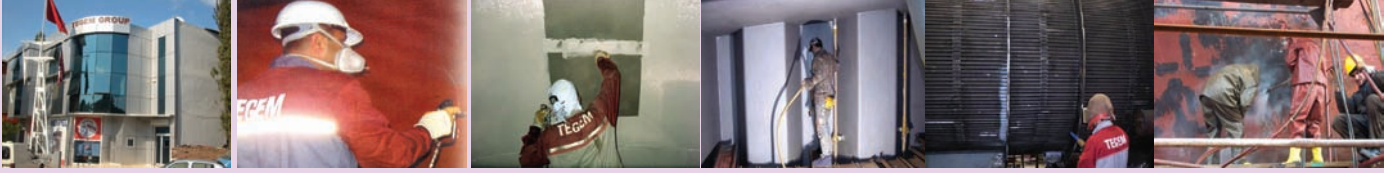
Adres : Aydın tepe Mah. Tersaneler Cad. G - 50 Sok. No: 21 Tuzla - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 392 99 50 - +90 216 392 94 03
Faks: +90 216 392 94 04
info@kocatepegemi.com
www.kocatepegemi.com

KOCATEPE GEMİ ÇEKEK ve İNŞAA SAN. LTD. ŞTİ.

Kocatepe Shipyard started its operations in 1993 with the title of Kocatepe Gemi Çek ve İnş San. Ltd. Şti. Its main activities include construction of brand new ships and repair and mending of ships. Ship Construction: Kocatepe Shipyard builds multipurpose generic courier vessels with its experienced staff who keep up with modern

technology and know how to use modern equipment. The shipyard is still running on an area of 4044 square meter, 500 square meter of it is closed.

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



TEGEM Teknolojik Koruma San. ve Tic. Ltd. Şti.

TEGEM, 1993 yılında İstanbul Tuzla'da iş hayatına başladı. Faaliyet alanı raspa ve boya olan müteahhit bir firma olan TEGEM, katılmış olduğu uluslararası ve ulusal projeleri başarıyla tamamlayarak konusunda marka olmuş bir firmadır ve faaliyetine dört ana kolda devam etmektedir. 1-Uluslararası köprü projeleri, 2-Yeni inşa gemi projeleri, kimyasal tankerler, kuru yük gemileri, 3-Tank coating projeleri, 4-Tamir ve bakım gemi projeleri. Bu alanların dışında askeri

tersanelerde, NATO'ya bağlı uçak hangarlarının raspa, boya ve dekape işlerini başarıyla tamamlamış ve halen zaman zaman bu tür projelerde yer almaktadır. TEGEM kurulduğu günden bugüne kadar en önemli sermayenin insan kaynağı olduğuna inanmış bir firmadır. Bu yüzden çalışanlarını sürekli geliştirmiş ve bugün tecrübeli, yetmişmiş ve bugünün uzmanı bir işgücüne sahip olmuştur. Adres: Evliya Çelebi Mah. Mehmet Akif Sok. No:2/2 Tuzla - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 446 81 33
Faks: +90 216 446 81 37
tegem@tegem.com.tr

TEGEM Teknolojik Koruma San. ve Tic. Ltd. Şti.

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

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

In addition to all these areas, it has successfully completed scraper, painting and scouring works in military ship-yards, and an aircraft hanger affiliated with NATO, and still undertakes similar projects from time to time. TEGEM has always believed that human resource is the most important capital since its establishment. Address: Evliya Çelebi Mah. Mehmet Akif Sok. No: 2/2 34944 Tuzla- İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 446 81 33
Fax: +90 216 446 81 37
Mail: tegem@tegem.com.tr
www.tegem.com.tr



YEKE DENİZCİLİK A.Ş.

Yeke Denizcilik, 2000 yılının Ekim ayında İstanbul Tuzla'da Mustafa Kalkavan ve Ertan Özyardımcı tarafından kurulmuştur. Firma, ülkemizdeki denizcilik sektörünün de hızla gelişimi ve Avrupa ile Asya'nın lojistik bağlantısı özelliklerini kullanarak hızla gelişim sağlamıştır. Bugün Şangay'dan Huston'a kadar pek çok limanda müşterilerinin gemilerine ikmal hizmeti vermektedir. Şirket, beraber çalıştıkları firmaların tüm imkanlarını müşterileri adına en iyi şekilde kullanmaya özen göstermektedir. Bundan

ötürü çoğu zaman ürün gamı içinde bulanmayan, ancak geminin ihtiyacı olan pek çok ekipman ve makine yedeklerini de sağlamaktadır. Geminizin ihtiyacı ne olursa olsun ya da dünyanın hangi bölgesinde bulunursa bulunsun muhakkak bizi arayın, geminize yakın bir Yeke çözüm ortağı ile sorununuzu gidermek için çalışalım. Adres: Evliya Çelebi Mah. Rauf Orbay Cad. No:33 Ak İş Merkezi 34940 Tuzla - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 446 19 38 - +90 216 446 17 19
Faks: +90 216 446 19 39
info@yekedenizcilik.com.tr / www.yekedenizcilik.com.tr

YEKE DENİZCİLİK A.Ş.

Yeke Denizcilik was founded in October 2000 in Tuzla, İstanbul by Mustafa Kalkavan and Ertan Özyardımcı. The firm developed fast benefiting from the rapid development of the marine sector in our country and the logistic connections of Europe and Asia. At present, the firm provides supply services to the vessels of its clients at many ports from Shanghai to Houston. The company exercises special care to utilize the means of the firms that it cooperates with in the best manner possible for its customers. Therefore, the firm also sup-

plies equipment and machinery reserves not included in the product range most of the time but needed by the vessel. No matter where or in what part of the world your vessel may be, just give us a call; let us work in order to solve your problem in cooperation with a Teke Solution Partner near to your vessel. Address: Evliya Çelebi Mah. Rauf Orbay Cad. No:33 Ak İş Merkezi 34940 Tuzla - İstanbul / Turkey
Tel: +90 216 446 19 38 - +90 216 446 17 19
Fax: +90 216 446 19 39
info@yekedenizcilik.com.tr
www.yekedenizcilik.com.tr

İstanbul tekne parklarıyla tanışacak

Tekne Parklar öncelikli olarak tekne, yat ve deniz taşıtlarının yoğun olarak bulunduğu Tarabya ve İstinye’de hayata geçirilecek. Kısa süre içerisinde ise, Bebek (Beşiktaş), Paşabahçe (Beykoz) Arnavutköy, Büyükdere (Sarıyer) koylarında projelerin hayata geçirilmesi için gerekli fizibilite çalışmaları devam ediyor.

İspark Genel Müdür Kadir Gurbetçi, otoparkçılık alanında yakaladıkları başarıyı denizde de devam ettireceklerini, İBB, emniyet ve İstanbulluların desteği ile çağdaş bir proje olan “Tekne Parklar”ın İstanbul’a kazandırılacağını söyledi. İspark Genel Müdürü Kadir Gurbetçi, yapacakları proje ile kayıt dışılığın ortadan kaldırılacağını savundu.

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye’nin denizlerinden yeterince faydalanılmadığını herkesin söylediğini belirten Kadir Gurbetçi, bu düşüncüyü özellikle Boğaz Bölgesi’nde değiştirmeyi düşündüklerini ifade etti. Denizcilik eğitiminde yaşanan gelişmelerden sonra denizcilik kurumlarında çalışan denizcilerin sayısında yüzde 20-25 artış olduğuna dikkat çeken Gurbetçi, yosunu bilen insanlarla çalışmanın mutluluk verici olduğunu söyledi. Akdeniz Çanağı’nda başarıyla uygulanan marina faaliyetlerinin turizm gelirlerinin önemli bir ayağını oluşturduğunu belirten Gurbetçi, Akdeniz’de 340 bin kapasiteli 750 marinanın olduğunu, bu marinaların yüzde 85’inin İspanya, Fransa ve İtalya tarafından işletildiğinin altını çizdi. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım’ın 10 milyar dolar hedef koyduğunu hatırlatan İspark Genel Müdürü, Türkiye’de ve İstanbul’da yapılacak marinaların ekonomik anlamda turizmi ve ticareti artıracığını dile getirdi.

Boğaz’dan geçen 55 bin gemi etkilenmeyecek

İstanbul Boğazı’ndan yılda 55 bin gemi geçtiğini belirten İspark Genel Müdürü Gurbetçi, yapılacak yatırımlarda bu gemi sayısının etkilenmemesi gerektiğini vurguladı. Modern, çevreye duyarlı ve kent dokusuna uygun projenin hayata geçmesiyle kıyı kirliliğinin ve düzensizliğin önüne geçileceğini, kayıt dışısına giden ekonomik kaybın ise sektöre kazandırılarak yatırıma dönüşeceğini belirten Gurbetçi, “Projeyi Tarabya ve



İstinye’de başlatacağız. İstanbulluların denizle ilişkisini kesmemek için tekneleri kıyıya sıfır park etmeyi düşünmüyoruz. Bu nedenle yüzer pontonları (Yüzer İskele) kıyıdan 25-30 metre açığına yerleştireceğiz” şeklinde konuştu. Projenin 2009 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından İspark’a verildiğinin altını çizen Gurbetçi şunları söyledi: “Özel sektör mantığı ile çalışıyoruz. Bu işlerde özel sektörün de olmasını istiyoruz. Bazı işlerin kamu eliyle yapılması avantajlı olabiliyor. Ama nihai olarak kamuda kalmaması gerektiğini düşünüyorum”.

Muhatap belli olacak

Çengelköy, Çubuklu, Kandilli, Paşabahçe, Beykoz, Bebek, Tarabya, İstinye, Galatasaray Adası bölgelerinde illegal işleticiler olduğunu vurgulayan Genel Müdür, İstinye ve Tarabya’nın hizmete açılmasının ardından bu noktalarına da doğal dokuya zarar vermeden yeni tekne parkları inşa edeceklerini söyledi. İspark olarak yılda 30 milyon işlem yaptıklarını ve sıkıntı

yaşadıklarına değinen Gurbetçi, buralarda muhatabın belli olmasının büyük avantaj sağlayacağını dile getirdi.

Gezi tekneleri için proje hazırlanıyor

Boğaz’ın Anadolu yakasının 52, Avrupa yakasının 48, Marmara’nın Avrupa yakasının 138, Anadolu yakası yaklaşık 100 kilometre olduğuna değinen Gurbetçi, bu alanların yapılacak fizibilite çalışmalarıyla marinalarla donatılması gerektiğini söyledi. Türkiye’de 750 bin doğrudan, 2,5 milyona yakında dolaylı olarak bu sektörden istifade eden var” diyen Gurbetçi sözlerine şöyle devam etti: “Haliç’te 3167, Avrupa yakasında 3500, Anadolu yakasında 1201 olmak üzere 8500 tekne bulunuyor. Ayrıca balıkçı barınakları içinde 497, dışında ise 2586 tekne var. İstanbul’da bulunan 3 marinanın bu talebi karşılaması mümkün değil. İstanbul’un bir diğer sıkıntısı ise ciddi işlevleri olmasına rağmen görüntü kirliliği oluşturan gezi

tekneleri. Bu tekneler için Büyükdere mevkiinde bir yer yapmayı düşündük ama uzak olduğu için bu projeden vazgeçtik. Belki Galatasaray Adası civarında gezi ve turist tekneleri için bir yer oluşturabiliriz”

İstinye'ye 400, Tarabya'ya 222 adetlik “Tekne Park”

İstinye’de orta ve büyük ölçekli tekneler için 400, Tarabya’da ise ortaboy tekneleri için 222 adetlik yüzer iskele yapmak istediklerini belirten İspark Genel Müdürü sözlerine şöyle devam etti:

“Rakamlarda kısmi oynamalar olabilir.

Hedefimizde sonbaharda tekne almaya başlamak var. İstinye bu işin öncüsü olacak. Tabii ki proje hayata geçirilirken Boğazımızın güzelliğine güzellik katacak bir yapı yapmayı istiyoruz. Çengelköy, Bebek, Büyükdere, Paşabahçe gibi yerlerde fizibilite çalışmaları yapıyor. Burada devlet desteği büyük önem taşıyor. Kurumlar arası karmaşanın giderilmesi, prosedürlerin kısaltılması, vergi oranlarının düşürülmesi, yatırıma teşvik, Türk bayraklı tekne sayısının artırılması proje için büyük önem taşıyor. Türkiye ve Yunanistan arasında kalan bölgeyi tehlikeli gören sigorta şirketleri tekneleri sigortalanması konusunda nazlanıyorlar. Bu güveni sağlamamız gerekiyor”.

“İsmarin” işletecek

Yapılacak tekne parkları sonucunda bölgede alışveriş merkezi gibi ihtiyaçların ortaya çıkacağını ifade eden İspark Genel Müdürü, boğazın yapısının korunarak bu ihtiyaçlara cevap verileceğinin altını çizdi. Tekne Parkları’ı işletmek için birçok talebin olduğunu değinen Gurbetçi, “Tekne Parkları’ı İsmarin adı altında İspark işletecek. Tekne Parkları’daki öncelik sırası o bölgede yaşayan insanların teknelerine ait olacak. Alınacak fiyatı henüz belirlemedik. Bazı çevrelerde oluşan ‘Otoparklardan elde ettikleri paralarla zenginlere yat yapıyorlar’ algısı iyi yönetilmeli” şeklinde konuştu.

Istanbul will meet floating docks



Kadir Gurbetçi, İspark General Manager, said that they will continue their success in the field of operating parking lots on the sea as well, and the modern “Boat Parks” project will be presented to Istanbul with the support of IMM, the police and people of Istanbul. Kadir Gurbetçi, İspark General Manager, argued that black economy will be eliminated with their project to be realized.

“Everybody says that Turkey that is surrounded by seas on three sides does not benefit from the seas sufficiently,” noted Kadir Gurbetçi, and continued, “We are planning to change this idea, especially

25% in the number of seamen employed at the maritime institutions. “it is very pleasing to work with people who know algae” he said. “The marina activities that are successfully carried out in the Mediterranean Basin constitute an important leg of the tourism revenues. There are 750 marinas with a capacity of 340 thousand in the Mediterranean, and 85% of these marinas are operated by Spain, France and Italy. Binali Yıldırım, Secretary of Transport, set a goal of \$10 billion,” reminded Gurbetçi, and stated that Marinas to be built in Turkey and Istanbul will boost tourism and trade in the economic sense.

We rolled up our sleeves for floating docks (boat parks). Floating docks will be implemented primarily in Tarabya and İstinye, the places which densely contain yachts and marine vehicles. Necessary feasibility studies are ongoing in order to realize the projects within a short period of time in the bays of Bebek (Beşiktaş), Paşabahçe (Beykoz), Arnavutköy, Büyükdere (Sarıyer).

in the Bosphorus region.” He underlined that after the developments in maritime training, there have been an increase of 20-

55 thousand vessels passing through the Bosphorus will not be affected

“55 thousand vessels pass through the Bosphorus every year. The investments to be made should not affect this number,” stressed Gurbetçi, İspark General Manager. “With the realization of the project, which is modern, environment-friendly and consistent with the texture of the city, coastal pollution and disorder will be prevented and economical losses due to black economy will be returned to the sector and transferred into investment”.

“We will launch the project in Tarabya and İstinye. In order to protect the relationship of the people of Istanbul with the sea, we do not consider parking the boats on the seafront. Thus, we will place the floating docks (pontoons) 25-30 meters away from the shore. The project was given to İspark by Istanbul Metropolitan Municipality in

2009. We are working with the logic of private sector. We want the private sector to participate in these works. It can be more advantageous to carry out some works through public sector. However, I believe that they should not remain in the public ultimately.”

Addressee will be known

General Manager highlighted that there are illegal operators in the regions of Çengelköy, Çubuklu, Kandilli, Paşabahçe, Beykoz, Bebek, Tarabya, İstinye, Galatasaray Island, and following the opening of İstinye and Tarabya to service, they will construct new boat parks at these points without damaging the natural texture. “We are performing 39 million transactions per year, and we have been encountering difficulties. Since the addressee will be known in those places, this will provide a great advantage.

A project for sightseeing boats

“Anatolian side of the Bosphorus is 52 km, the European side is 48 km, the European side of Marmara is 138 km, and Anatolian side is almost 100 km long. These areas should be equipped with marinas with the feasibility studies carried out,” said Gurbetçi. “In Turkey, there are 750 thousand people who are directly and nearly 2.5 million indirectly benefiting from this sector. There are 8500 boats, 3167 of which are in Golden Horn, 3500 in the European side, 1201 in the Anatolian side. Also there are 497 boats in the fishing ports and 2586 outside. It is impossible for 3 marinas in Istanbul to meet this demand. Another problem of Istanbul is sightseeing



boats that have significant functions; however, they cause visual pollution. We considered building a site for these boats in Büyükdere region; but, we gave up this

project due to the long distance in between. We may establish a site for sightseeing and tourist boats around Galatasaray Island.

400 “Boat Parks” to İstinye and 222 to Tarabya

İspark General Manager stated that their plans include construction of a floating dock with a capacity of 400 small and medium sized ships in İstinye, and a floating dock in Tarabya accommodating 222 medium sizes ships.

“There may be partial changes in the figures. Our goals include purchasing of boats in the Fall. İstinye will be the pioneer of this work. When this project is implemented, of course, we would like to build a structure that will intensify the beauty of our Bosphorus. Feasibility studies are car-

ried out in the locations such as Çengelköy, Bebek, Büyükdere, Paşabahçe. Government support is of great importance here. Elimination of the confusion between the institutions, shortening of procedures, lowering tax rates, investment incentives, increasing the number of Turkish-flagged boats are very important for the project. Considering the region between Turkey and Greece as dangerous, insurance companies act reluctantly regarding the insurance of the boats. We need to deliver this trust.”

“İsmarin” will operate

İspark General Manager pointed out the prospective needs of shopping malls due to planned shipyards, and highlighted their plans to meet these needs without disturbing the habitat of the Bosphorus. “There are many demands to operate boat parks. They will be operated by İsmarin. The order of precedence will belong to the people who reside in that area. The price to be charged have not yet been decided. The perception of ‘They are building yachts to rich people with the money from the parking lots’ in some circles should be managed wisely,” said Gurbetçi.



Sessiz Bir Saraylı Güzel S/S GÜLNİHAL

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi filosuna katılan bir gemiye S/S GÜLNİHAL adı verilir. İngiltere’de inşa edilen S/S Gülnihal’in Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti Dönemi’ndeki enteresan hikayesi bu sayımızda tarih sayfalarımızın konusunu oluşturuyor.

■ Gözdelelerden ya da saraydaki o ünlü kadınlardan değildi. Öyle olsa dilden dile bize kadar gelir, bir yerde onun için bir şeyler yazılmış olurdu. Oysa GÜLNİHAL’in aslında kim ya da kimin nesi olduğu pek bilinmiyor. Daha doğrusu açık seçik bir bilgi yok ya da biz bulamadık dersek daha doğru olur. Ama biraz sezgi, biraz kurtulamadığımız romantizm ile on sekizinci yüzyıl sonlarındaki Osmanlı sarayının haremını, zevkine düşkün sultanlarını, şehzadelerini hayal edince okuduklarımız, dinlediklerimiz bizi kesinlikle güzel bir kadına götürüyor. Adı gibi güzel bir kadına, “Gülnihal” yani gül fidanı, gül tavırlı denirdi herhalde. Kim bilir daha nice gizemli yönleri ya da aslı kim bilir kimlerce bilinen özellikleriyle “Gülnihal”, uzunca boylu, narin yapılı, mermer tenli, büyük olasılıkla Bulgar, Romen ya da diğer Balkan ülkesinden gelme veya Kafkas, bilemediniz Çerkez asıllı bir saray hizmetlisinin kızı olmalıydı. İki yanda iki kocaman gamzenin gülümsediği yüzü, ince beline, neredeyse nefes kesen güzel kağalarına kadar inen parlak ve siyah

saçları her zaman nemli bakan ışıltılı iri kara zeytin gibi çok güzel gözleri vardı kuşkusuz. Güzelliğine, sarayda oldukça üst düzeyde biri hayran olmalıydı ki, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi filosuna katılan bir gemiye onun ismi verilmişti S/S GÜLNİHAL.

Geminin asıl hikâyesini kısaca özetlersek; o bir İngiliz kızı olarak 1886’da, Humber Nehri’nin Boğaz’ın mavisini ile hiçbir ilgisi olmayan, neredeyse çamur renkli sularına doğmuştu. İsmi S/S CAMBRIDGE. İngiltere Adası’nın dağlarında bir yerlerden doğup Kuzey Denizi’ne dökülen birkaç nehirden biridir Humber. Adanın batı kıyısında Mersey, güney doğusunda Thames gibi nehirlerin getirdiği birikintiye karşın deniz, haritalarda görüldüğü gibi bir parmak şeklinde karaya sokulmuş ve o günlerin önemli limanları bu girintilerin (devlet haritalarında “estuary” diye yazılır) en kıyту yerlerinde olmuştur. Glasgow, Liverpool, Londra gibi... İsmi sonradan GÜLNİHAL olacak olan bizim gemi, işte bu nehir ağzlarında bir yerde Humber Nehri’nin

Kuzey Denizi’ne ulaştığı Hull Limanı’ndaki bir tersanede Earl’s Shipbuilding Co. tarafından inşa ediliyor. 1839 grostonluk, 94 m. boyunda 85 m. eninde, 4.6 m. derinliğindeki gemi yük ve yolcu taşıyor o soğuk ve sisli denizlerde; Baltık, Kuzey Avrupa limanları ile İngiltere arasında. Gençlik yılları, o günlerin denizci cenneti olarak anılarımızda yaşayan Malbö, Kopenhag, Hamburg, Rotterdam, Antwerp limanlarında geçiyor.

S/S GÜLNİHAL Osmanlı topraklarında

Derken Avrupa’nın üzerinde, daha sonra siyasi dengelerin Devlet-i Osmanî’yi de içine kattığı Birinci Dünya Savaşı’nın kara bulutları... Kırım Harbi, Çanakkale derken, Kurtuluş Savaşı’ndan biraz önce S/S CAMBRIDGE, S/S GÜLNİHAL olarak Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi’nin bir gemisi olarak Dolmabahçe önünde demirliyor. Tarih 20 Kasım 1914. Anlı şanlı Osmanlı tarihinde belki de en sönük, en iz bırakmamış Padişahı Sultan V. Reşat’a gemiyi gösterirler. Pencereden şöyle bir bakar, titrek ve

Beautiful S/S GÜLNİHAL, a Quiet Member of the Palace

One of the ships joined to the Ottoman Seyr-i Sefain Administration Fleet was named as S/S GÜLNİHAL. The interesting story of S/S Gülnihal, which was built in England, during Ottoman period and Republic of Turkey, is the subject of our history pages on this issue.

She was neither one of the favorites nor one of the famous women in the palace. If it was so, it would have reached to us from mouth to mouth, something would have written for her somewhere. Yet, it is not actually known who GÜLNİHAL really is or where she is from.

More precisely, there is no clear-cut information or we weren't able to find it. But with a little intuition, with a little romance, when we imagine the late eighteen-century Ottoman palace's harem, self-indulgent sultans, sultan's sons, what we have read, listened lead us to an absolutely beautiful woman. A beautiful woman like her name, "Gülnihal", the rose sapling, which presumably implies an attitude like rose. Who knows, with many more mysterious aspects or traits that are known who knows by whom, "Gülnihal" must have been tall, slender built, marble-skinned, most probably Bulgarian or Romanian or from other Balkan countries or Caucasian, or the daughter of a palace maid of a Circassian descent. No doubt she had two smiling big dimples on both cheeks of her face, slim waist, shining black hair going down to her breathtaking beautiful hips and beautiful bright large eyes like olives always looking wet. It must have been someone with quite a high rank in the palace admiring her beauty; so that a ship joined to the Ottoman Seyr-i Sefain Administration

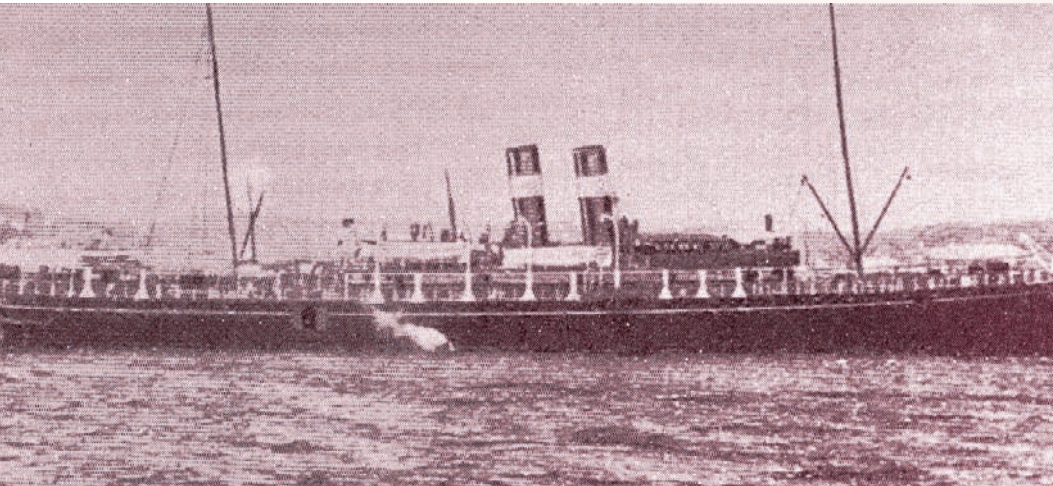
(Maritime Administration) fleet was named after her, S/S GÜLNİHAL.

If we are to sum up briefly the ship's history; she was born in 1886 in almost mud colored waters, which has nothing to do with blue of the Bosphorus, of Humber River. Her name is S/S CAMBRIDGE. Humber is one of the rivers that are born somewhere in the mountains of England Island and spills to the North Sea. Despite the deposits that are brought by the rivers such as Mersey on the west coast of the island and Thames on the southeast, as seen on the maps nestled to in land with the form of a finger and major ports of those days were located in the most secluded places of those bays (written as "estuary" on state maps), such as Glasgow, Liverpool, London... Our ship that will be called as GÜLNİHAL later was built somewhere in the mouths of this river in a shipyard at the Hull Port located where Humber River reaches the North Sea by Earl's Shipbuilding Co. The ship, which is 1839 gross tons, 94 m length, 85 m width, 4.6 m depth, carries freight and transports passengers on those cold and misty seas, between the ports of Baltic, Northern Europe and England. Her early life passes in the ports of Malmo, Copenhagen, Hamburg, Rotterdam, Antwerp, living in our memories as being sailor's paradise of those days.

S/S GÜLNİHAL on the land of Ottomans

Just after the black shadows of the First World War hanging on Europe, and later on Ottoman State that was drawn to the war with the political balances... Just after the Crimean War, later Çanakkale, and just before the War of Independence, S/S CAMBRIDGE, as S/S GÜLNİHAL, anchors in front of Dolmabahçe Palace as a ship of Ottoman Seyr-i Sefain Administration. The date is November 20, 1914. They show the ship to Sultan Reşat V, who was perhaps the dullest sultan with no mark in the flamboyant Ottoman history. He looks from the window and with his hoarse and trembling voice says, "Hull, hullo, I am pleased, I am glad" and returns to his seat. This is the story of GÜLNİHAL coming to our seas.

The Ottoman Seyr-i Sefain Administrative, shipping fleet in short, was affiliated to the Ministry of War in terms of administration and at that time a naval officer, Mr. Muzaffer, was the general manager. In the meantime, Mustafa Kemal was in Samsun and the spark of the War of Independence was shining. A mysterious man in Anatolia, a miracle man was doing amazing things. Meetings, circular letter, congresses, plans, strategies... The government in Istanbul took Mustafa Kemal Pasha's rank back; and issued and arrest warrant for him upon sight. But all the fronts, all the armies in there were presenting arms to this miracle man and saying "we are under your command, pasha". After the congresses, it was time to arming, building a regular army. Commandership of Occupation States in Istanbul was blocking Seyr-i Sefain ships to reach the Black Sea. But once the spark was shined and turned into flame. All kinds of ships of the administration, including tugboats, with every kind of secrecy and deception were carrying arms and ammunition to the Independence movement started in Anatolia. In the misty mornings these ghost



kısık sesiyle “Maşallah, maşallah memnun oldum, mesrur oldum” diyerek koltuğuna döner. GÜLNİHAL’in denizlerimize gelişi budur.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, kısacası deniz ticaret filosu, idari olarak Harbiye Nezareti’ne bağlıdır ve o tarihlerde bir bahriye subayı olan Muzaffer Bey de Müdür-ü Umumi, yani genel müdürdür. Bu arada Mustafa Kemal Samsun’a çıkmış, Anadolu’da Kurtuluş Savaşı’nın kıvılcımı artık parlamıştır. Anadolu’da bir gizemli adam, bir mucize adam inanılmaz şeyler yapmaktadır. Görüşmeler, tamimler, kongreler, planlar, stratejiler... İstanbul’daki hükümet, Mustafa Kemal Paşa’nın rütbesini geri almış; hakkında görüldüğü yerde tevkif emri çıkarmıştır. Oysa bu mucize adama, oralardaki cephelerin, orduların hepsi de Osmanlı paşası olan komutanları selam durmuş “Emrinizdeyim Paşam” demektedir. Kongrelerden sonra sıra silahlanmaya, süratle düzenli bir ordu oluşturmaya gelmiştir. İstanbul’daki İşgal Devletleri Komutanlığı, Seyr-i Sefain gemilerinin Karadeniz’e çıkmasını engellemektedir. Ama bir kere kıvılcım parlamış, aleve dönüşmüştür. İdarenin römorkörleri dahil her türlü gemisi, türlü çeşit gizlilik ve aldatmaca ile Anadolu’da başlayan Kurtuluş hareketine silah ve cephane götürmektedir. Sisli sabahlarda bu hayalet tekneler, lojistik malzeme ile birlikte birçok sivil gönüllü, ayrıca mevcut Osmanlı ordusundan subay ve askeri İnebolu’ya ulaştırmayı başarmaktadır.

İşte bizim öykümüzün kahramanı GÜLNİHAL de bu gizli kampanyada payına düşeni yapmaktadır.

15 Şubat
1921’de gemi
yüklediği harp
malzemesi ve
Heybeliada
Bahriye



Mektebi’nden on beş teğmen ile birlikte, işgal kuvvetlerinin denetim barikatlarını aşarak Karadeniz’e çıkmış, İnebolu’ya ulaşmayı başarmıştır. Bunun gibi savaş boyunca birçok gemi, bir çeşit gizli lojistik servisinin isimsiz kahramanları olarak Karadeniz’de seyir fenerleri dahil bütün ışıklarını söndürmüş, aslında karanlığın içinden değerini hala ölçemediğimiz bugünkü cumhuriyete doğru, sessizce ve umutla ilerlemekte, gizli görevlerini sürdürmekteydiler. Savaşın bundan sonraki döneminde GÜLNİHAL hastane gemisidir. İlaç kokusu sinmiş koridorlarını, loş koğuşlarını, kamaralarını iniltir, çığlıklar, yaralıları, şehit cesetleri doldurmaktadır.

Kurtuluş Savaşı sonunda ve cumhuriyetin ilk yıllarında bütün mali sıkıntılarına rağmen, Gazi’nin başında bulunduğu devlet, bu hizmetlerde payı, alın teri ve acısı olanları, bu görevlerde yitirdiklerini unutmamış, mevcut bütün gemilerde görev almış kaptanlara 3/7786 olarak bilinen bir tamim gönderilerek görev yapan gemileri, denizcileri teker teker tespit etmiş, durumlarını düzenlemiş, ölenlerin ailelerine maaş bağlamıştır. Bu arada GÜLNİHAL’e kumanda eden kaptanlardan birinin imzası ile çekilen bir mesajın metnini de buraya alıyoruz:

“9.12.935 İ.M. 3/7786 numara ve 3 birinci kanun 935 tamime karşılıktır.

Umumi harbin başından sonuna kadar Seyr-i Sefain İdaresi vapurları sabık harbiye nezaretine merbut olarak nakliyatı, askeriye emrinde istihdam edildiği ve bu meyanda SEYHUN Vapuru’nun askeri fabrikalarla donanmanın kömür ihtiyacını temin için Zonguldak’a çalıştığını bildiririm. GÜLNİHAL Vapuru Süvarisi İhya Görgün.”

Bir başka görgü şahidi:

“16.12.935 Öz: 3/7786 numaralı emirlerin cevabıdır. SEYHUN vapuru, büyük savaşın başından, Karadeniz’de düşman donanması tarafından batırılınca kadar harple ilgili müesseselerin kömürünü taşımak üzere Zonguldak’la İstanbul arasında çalışmıştır.

SAM vapuru savaşın başında İstanbul’dan Trabzon’a askeri eşya kaçırmış ve sonra da Çanakkale’ye nakliyat yapmıştır. Derin Saygılarımla GÜLCEMAL Süvarisi Ali”

Geldikleri gibi giderler

Tarih 19 Ekim 1922. Kurtuluş Savaşı, 26 Ağustos Zaferi ve ordularımızın İzmir’e girişi ile sona ermiştir. Ankara’da Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümeti vardır. Henüz Cumhuriyet ilan edilmemiştir. Mudanya Mütarekesi ile silahların susmasından sonra Refet Paşa, TBMM hükümeti ve Gazi tarafından İşgal Kuvvetleri Komutanlığı ile görüşmelerde bulunmak üzere İstanbul’a gönderilmiştir. Görüşme konuları içinde en önemli Trakya’nın ve İstanbul’un İşgal Kuvvetlerinden arındırılması yani düşmanların “geldikleri gibi gitmeleri”dir. Son padişah Vahidettin, Malta’ya sığınmıştır. Bu kısa arada Osmanlı yönetiminin en tepe noktasında TBMM’nin bir süre sonra “halifeliğin ilgası” kararı ile bir işlevi ve gücü kalmayacak olan Mecit Efendi (Abdülmecit) bulunmaktadır. Refet Paşa trenle Tuzla’ya gelmiştir ve oradan S/S GÜLNİHAL ile Sirkeci’ye yani İstanbul’a ulaşacaktır. Yenik düşmanın İstanbul’da son günlerini yaşayan komutanları, yenilginin her türlü psikozu içinde GÜLNİHAL’in, Refet Paşa’nın maiyetindeki subay ve askerle limana girmesine müsaade etmezler. Buna karşın askerler, SANA römorkörüne doluşarak ayakta Tuzla’dan Sirkeci’ye gelirler. Bu olayda, daha sonra S/S ANKARA’nın kaptanı olacak ünlü Şefik Gögen S/S GÜLNİHAL’de mülazım kaptandır. Yaşamında pek fazla dramatik olay bulunmayan GÜLNİHAL’in bu görevi, belki de onun yaşam çizgisindeki en unutulmaz anısıdır.

Cumhuriyetin ilanından sonra GÜLNİHAL ismi değişerek, “Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi” olan milli denizcilik kurumunun mülkiyetine geçer. Askeriye ile ilişkisi kalmamıştır. İstanbul/Bandırma hattındaki muntazam yolcu seferlerinde 1938 yılına kadar olan koşusu, hurdaya çıkarılmayla biter. Kim almıştır? Nereye gitmiştir? Bu bilgileri edinemedik. Topu topu altmış iki yıl önce denizlerden ayrılan bu geminin sonunu güvenilir biçimde belirten hiçbir belgeye ulaşamadık. Her bayramda ya da denizcilik ile ilgili bir olayda, her eline mikrofonu geçirenin “üç tarafı denizlerle çevrili” hikayesinden başka denizle ilgili söyleyecek, düşüncemizde yer edecek bir şey bulunmadığı bir ülkede yaşıyoruz...
Kaynak: Oktay Sönmez-Anılarda Gemiler Ufkun Ötesinde Kayboldular



vessels were succeeding to transport army officers and soldiers from existing Ottoman army along with logistics so many civilian volunteers to İnebolu.

Here, the heroin of our story, GÜLNİHAL, was carrying out her share in this secret campaign. On February 15, 1921 the ship loaded with war equipment and fifteen lieutenants from Heybeliada Naval Academy arrived to Black Sea by surpassing the control barricades of occupation forces and managed to reach to İnebolu. Many ships like this during the war, as nameless heroines of some kind of secret logistic services were carrying out their secret tasks while advancing towards today's republic, whose value we still cannot measure, by passing through the dark on the Black Sea with all the lights, including navigation lights, turned off.

In the next period of the war, GÜLNİHAL was a hospital ship. Its corridors, where drug smell was permeated, its dimly lit wards and cabins were filled with groans, screams, the wounded and the bodies of the martyrs.

Despite all the financial constraints at the end of the War of Independence and the early years of the Republic, the state headed by Ghazi (Mustafa Kemal) did not forget those who had contributed to these services with their sweat and pain, who died during these tasks; by sending a circular letter known as 3/7786 to all the captains of all existing ships, the state determined one by one all the ships and sailors that were on duty, arranged their status and tied salary to the families of those died. In the meantime,

below we provide a message with the signature of one of the captains who controlled GÜLNİHAL:

“Response to circular letter numbered 9.12.935 İ.M. 3/7786 and 3 first-law 935. I inform you that from the beginning to the end of the public war, among Seyr-i Sefain Administration ferries transporting under supervision of former military academy employed under the command of the military and among the other things the ship SEYHUN works for Zonguldak in order to supply the coal requirement of the navy.

İhya Görgün,
Captain of GÜLNİHAL Ship”

Another witness:
“Response to the orders numbered as 16.12.935 Öz: 3/7786. The ferry SEYHUN worked between Zonguldak and Istanbul, from the beginning of the Great War until it was wrecked, in order to transport the coal of the institutions related to the war and later carried out transportation to Çanakkale. Profound Regards,

Ali,
Captain of GÜLCEMAL”
They will leave as they come

The date is September 19, 1922. The War of Independence came to an end with the Victory of August 26 and our troop's entrance to Izmir. The government of Grand National Assembly of Turkey (TBMM) was established in Ankara. Republic was not yet proclaimed. After the silencing of guns with Mudanya Armistice, TBMM government and Ghazi sent Refet Pasha off to Istanbul in

order to conduct negotiations with Commandership of Occupation Forces. The most significant issue regarding the negotiation was freeing Thrace and Istanbul from the Occupation Forces, meaning, ensuring enemies “to leave as they come”. The last Sultan Vahdeddin took refuge in Malta. Meanwhile, for a short time, Mecit Efendi (Abdulmecid), who would lose all his functions and powers with the resolution of “abolition of the caliphate”, was at the top of Ottoman regime. Refet Pasha came to Tuzla by train and from there he was going to arrive to Sirkeci, Istanbul by S/S GÜLNİHAL. The commanders of the defeated enemy, spending their last days in Istanbul, being in all kinds of psychosis of defeat, did not allow GÜLNİHAL to enter the harbor with officers and soldiers of Refet Pasha's entourage. Nevertheless, the soldiers, crowding into SANA tugboat, traveled from Tuzla to Sirkeci standing. In this event, Şefik Gögen, then the captain of S/S ANKARA was lieutenant captain of S/S GÜLNİHAL. This task of GÜLNİHAL that does not have much dramatic event in her life is perhaps the most unforgettable memory of her during the course of her life.

After the foundation of the Republic, GÜLNİHAL becomes the property of the national maritime institution, which has become “Turkish Seyr-i Sefain Administration”, with a different name. She does not have any affiliation to the military now. Her run until 1938 with regular passenger cruises between Istanbul and Bandırma line comes to an end when she is scrapped. Who has taken her? Where has she gone? We have not found this information. We could not reach any document indicating the end of this ship separated from the seas only sixty two years ago. We are living in a country where in every holiday or an event related to maritime, whoever gives a speech does not have anything else to say other than the story of “surrounded by seas on three sides” and find anything that may leave trace in our thoughts...

Source: Oktay Sönmez- The ships in the Memories Got Lost Beyond the Horizon