

Istanbul Shipyard Full Until 2010

İstanbul Tersanesi 2010'a Kadar Dolu



Proceeding on its way to become a "boutique shipyard" by differentiating itself from other yards in the region since its establishment under the roof of the SNR Holding, the Istanbul Shipyard delivered the last vessel of a series of 4 vessels as it began its new shipbuilding activities. Furthermore, the yard completed construction of a 5,850 dwt tanker for the tanker fleet of SNR Holding.

The shipyard reported that the stainless steel vessels, which are financed by the yard itself and built for its own use and whose equipment installations

are underway at sea, would be completed by the first quarter of this year. 3 more 6,400 dwt chemical tankers will be laid down again in this year. Since March 2004, two 5,850 dwt and three 10,500 dwt chemical tankers have been delivered from the yard. Currently, construction of two 5,700 dwt and one 6,400 dwt chemical tankers continue. The newbuilding production plan is full until 2010 with the contracts concluded.

Yavuz Batum, Shipyard Manager, stated that the first vessel, a 5,850 dwt chemical tanker, built at the shipyard in

SNR Holding bünyesinde kurulduğu günden bu yana, bölgedeki diğer tersanelerden farklılaşarak bir "butik tersane" olma yolunda ilerleyen İstanbul Tersanesi, 2007 ilk çeyreği itibarıyla yeni gemi inşa faaliyetlerine başlarken anlaştığı 4 gemilik paketin son gemisini teslim etti. Ayrıca 5,850 dwt'luk tankerin de inşası tamamlanarak SNR Holding tanker filosuna katıldı.

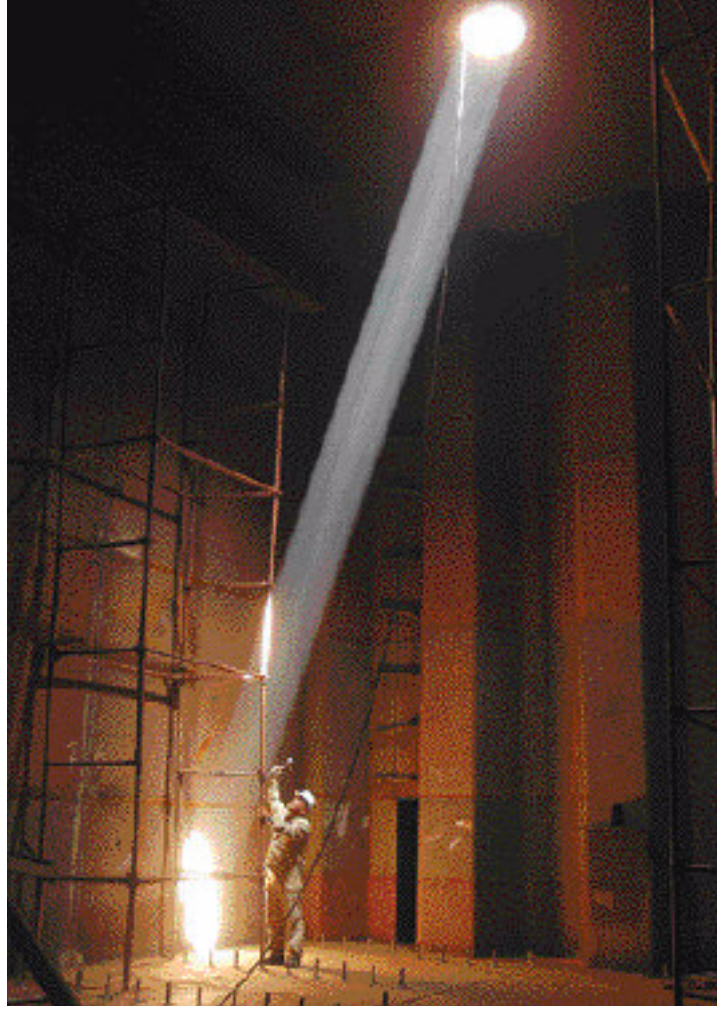
Tersane, finansmanını kendisinin sağladığı ve yine kendisi için inşa ettiği, şu anda denizde donatımı süren paslanmaz gemileri bu yılın ilk çeyreğinde

göndereceğini belirtiyor. Ayrıca bu sene içinde 6,400 dwt'luk diğer 3 kimyasal tanker de kızağa konacak. Mart 2004'ten bu yana 2 adet 5,850 dwt, 3 adet 10,500 dwt kimyasal tankeri teslim eden İstanbul Tersanesi, hâlihazırda 2 adet 5,700 dwt ve 1 adet 6,400 dwt kimyasal tanker üretimine devam ediyor. Yeni inşa üretim planı, yapılmış olan anlaşmalar ile 2010 yılına kadar dolu.

Tersane Müdürü Yavuz Batum, tersanenin faaliyete başladığı 2004 yılında ilk inşa ettiği 5,850 dwt'luk kimyasal tankerin kızak süresi 213 gün iken,

2004 had been completed within 213 days, but the last stainless steel tanker was completed within 158 days, and that they aimed to decrease the construction period down to 120 days this year. Batum said the construction period of 158 days for a tanker with all cargo tanks made of stainless steel was a first in the Turkish shipbuilding industry. Stating that they minimized dependency of outsourcing crane services with the commissioning of two 70-ton cranes by the last quarter of 2007, Batum said they provided dry-dock services to 43 vessels, and repair and maintenance services to 7 vessels at the quay, and converted 1 bulk carrier into a cement carrier. Batum also said that their annual steel processing capacity increased to 11,800 tons with the ABS Metal company's commencement of production activities in Aydinli by the beginning of 2006.

Istanbul Shipyard was also awarded the contract for the tender held by the Undersecretariat for Defence



Industries for the modernisation of SAR 35 boats used by the Coast Guard Command and is to deliver the boats within 2008.

en son denize indirilen paslanmaz tankerin kızak süresinin 158 gün olduğunu, bu yıl için hedeflerininse 120 gün olduğu-

nu ifade ediyor. Batum'dan aldığımız bilgiye göre, kargo tanklarının tamamı paslanmaz çelik olan bir tankerin 158 günlük kızak inşa süresi Türkiye tersanecilik sektöründe bir ilk olma özelliği gösteriyor. 2007 yılının son çeyreğinde 2 adet 70 tonluk vincin hizmete alınmasıyla, dışarıdan alınan vinç hizmeti bağımlılığının da en aza indirildiğini dile getiren Batum, sadece 2007 yılı içinde 43 adet gemi havuzlama, 7 geminin de rıhtımda bakım onarımının gerçekleştirildiğini ve 1 adet dökme yük gemisinin çimento gemisine dönüştürüldüğünü belirtiyor. Ayrıca 2006 yılı başında ABS Metal firmasının, Aydınlı'da faaliyetlerine başlaması ile de yıllık çelik işleme kapasitelerinin 11,800 tona yükseldiğini söylüyor.

İstanbul tersanesi, Savunma Sanayii Müsteşarlığı'nın, Sahil Güvenlik Komutanlığı bünyesinde hizmet veren SAR 35 botlarının modernizasyonu ihalesini de kazandı ve 2008 yılı içinde botları teslim edecek.

Destiny of Kanlıca Ferry Neye Niyet Neye Kısmet

Transferred to the Ministry of Culture in 2005 to serve as the first floating theatre, the Kanlıca Ferry has been sold to Bandırma Municipality for TRY 30,000 to serve as a wedding ceremony hall.

Because the Ministry of Culture found the repair costs of TRY 1 million too expensive, they gave up the project aimed at converting the ferry into a floating theatre. However, the Ministry still plans to convert a convenient ferry into a floating theatre until 2010.

İlk yüzen tiyatro olmak üzere 2005'te Kültür Bakanlığı'na devredilen Kanlıca Vapuru, Bandırma Belediyesi'ne düğün salonu olmak üzere 30 bin YTL'ye satıldı.

Kültür Bakanlığı'nın Kanlıca Vapuru'nun 1 milyon YTL tutacak olan onarım masrafını pahalı bulması üzerine, vapurun yüzen tiyatro olması projesinden vazgeçildi. Ancak hala 2010 yılına kadar uygun bir vapur bulunarak yüzer tiyatroya dönüştürülmesi plan dahilinde.



Vessels to be Monitored from Ankara

Gemiler Ankara'dan İzlemeye Alınacak

As from March 2008, all vessels operating on cabotage line and port services, including private boats, small passenger ships, cargo vessels and fishing boats, will be monitored by the Search and Rescue Coordination Center of the Undersecretariat for Maritime Affairs in Ankara. The system will show locations of ships and boats in peril and provide assistance in prevention of illegal trade and smuggling.

Use of the Automatic Identification System (AIS) had become obligatory for all vessels involving in international transportation in August 2007. As a requirement of SOLAS, all ships of 300 gross tonnage and upwards engaged on international voyages and cargo ships of 500 gross tonnage and upwards not engaged on international voyages and passenger ships irrespective of size must be fitted with AIS, and this equipment enables monitoring of all movements of these vessels within the Turkish search and rescue zone. In case of an accident, another ship located at a near position is sent to the scene of accident rapidly.

Ships to have AIS fitted until March

The Undersecretariat for Maritime Affairs decided use of the AIS Class-B equipment to be obligatory for all vessels operating on cabotage line and port services, including private boats, small passenger ships, cargo vessels and fishing boats



within the scope of the operations aimed at increasing the navigational safety in the Turkish territorial waters. Accordingly, all vessels operating within Turkish territorial waters must be equipped with the AIS Class-B equipment until March 2008. The installation cost of the equipment ranges between EUR 600 and 1,000. AIS will enable all vessels to monitor each other and the course followed. It is anticipated that the AIS Class-B equipment will be fitted with approximately 18 thousand vessels.

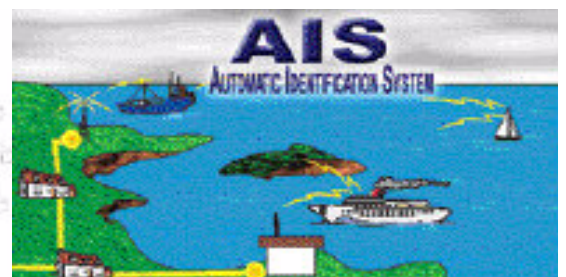
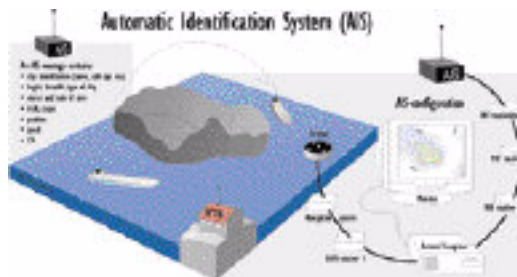
Mart 2008'den itibaren özel tekneler, küçük yolcu gemileri, yük gemileri ve balıkçı tekneleri de dahil olmak üzere kabotaj hattında ve liman seferlerinde çalışan tüm gemiler Denizcilik Müsteşarlığı'na bağlı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi tarafından Ankara'dan izlemeye alınacak. Sistemle hem kaza yapan gemilerin yerleri tespit edilecek, hem de yasadışı ticaret ve kaçakçılığın önlenmesinde yarar sağlayacak.

Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS), uluslararası taşımacılık yapan gemiler için Ağustos

2007'de devreye girmişti. SOLAS gereği, uluslararası sefer yapan 300 groston veya üzerindeki tüm gemiler, uluslararası sefer yapmayan 500 groston veya üzerindeki tüm yük gemileri ile tüm yolcu gemileri AIS cihazı taşımakla yükümlü ve bu cihaz sayesinde Türk arama kurtarma bölgesi içinde seyir halinde olan tüm bu gemilerin hareketleri her an izlenebiliyor. Bir kaza durumunda ise en yakın noktadaki bir başka gemi olay yerine hızlıca yönlenebiliyor.

Gemiler cihazı Mart ayına kadar almak zorunda

Denizcilik Müsteşarlığı, Türk sularında seyir güvenliğini artırma çalışmaları kapsamında, AIS Sınıf-B cihazının özel tekneler, küçük yolcu gemileri, yük gemileri ve balıkçı tekneleri de dahil olmak üzere kabotaj hattında ve liman seferlerinde çalışan tüm gemilere takılmasına karar verdi. Buna göre, Türk denizlerindeki tüm bu gemilerin Mart 2008'e kadar AIS Sınıf-B cihazını temin etmesi gerekiyor. Montaj maliyeti 600 ila 1,000 Euro arasında değişen bu cihazla, tüm gemiler birbirlerini ve izledikleri rotayı görebilecek. AIS Sınıf-B cihazının yaklaşık 18 bin gemiye takılması öngörülmüyor.



Tanker Threat to Tourism

Turizme Tanker Tehdidi



Hasan Akincioglu, Chairman of the Board of Directors of Antmarin A.S., one of the partners of Akdeniz Port, asserted that vessels lying at anchor in and outside the Antalya Port and unloading fuel posed a threat for the Turkish tourism. Akincioglu stated that each 100 meters of berths with 10 meter depth at ports, which were expensive investments, had a current value of 10 million dollars.

Akincioglu said approximately 400 tankers brought 1 million

tons of fuel to the fuel storages belonging to 4 companies located behind Antalya Port every year. "Tankers ranging between 2 thousand dwt and 15 thousand dwt anchor outside the port and transfer their cargo to coastal tanks behind the port using undersea hoses in a way vulnerable to all kind of weather and sea hazards. This kind of an application performed in areas with no protected port and berth facilities is primitive and a very risky method. It is a big threat in terms of the environment and marine pollution."

Antalya Limanı ortaklarından Antmarin AŞ Yönetim Kurulu Başkanı Hasan Akıncıoğlu, Antalya Limanı dışında ve limana demirlenmiş akaryakıt tahliyesi yapan gemilerin, Türk turizmi için tehlike oluşturduğunu iddia etti. Akıncıoğlu, pahalı yatırımlar olan limanlarda, derinliği 10 metre rıhtımların beher 100 metresinin bugünkü değerlerle 10 milyon dolar olduğunu belirtti.

Antalya Limanı arkasında bulunan dört ayrı şirkete ait yakıt depolarına her yıl tahminen 1

milyon ton akaryakıt, yaklaşık 400 tanker türü gemilerle geldiğini belirten Akıncıoğlu, "kapasiteleri 2 bin ton ile 15 bin ton arasındaki tanker gemileri, getirdikleri akaryakıtı, her türlü hava ve deniz tehlikesine açık bir şekilde liman dışında demirleyerek denizaltı hortumlarıyla liman arkasındaki sahil tanklarına boşaltıyorlar. Bu boşaltma, korunaklı liman ve rıhtım tesislerinin bulunmadığı bölgelerde gerçekleştirilen iptidai ve çok riskli bir yöntem. Çevre ve deniz kirliliği açısından büyük bir tehdit." şeklinde konuştu.

Global Acquires 60% of Bodrum Cruise Port

Global Yatırım Bodrum Yolcu Limanı'nın % 60'ını Alıyor



Global Ports Management, a subsidiary of Global Investment Holdings, has made an agreement to acquire 60 per cent stake in Bodrum Cruise Port. The company will pay TRY 10 million. In a statement sent to the Istanbul Stock Exchange by Global Investment Holdings, its subsidiary Global Ports Management (buyer) concluded an agreement with ERS İnşaat Sanayi ve Ticaret; Selahattin Uzun and Saziye Gunduz (sellers) for transfer of

all shares, which are held by the sellers in Bodrum Cruise Port and which correspond to 60 per cent of the company to the buyer. According to the statement, the transfer of shares will be completed following the approvals of the concerned authorities, including the Ministry of Transport General Directorate of Railways, Harbors and Airports Construction, and fulfillment of the preliminary conditions.

Global Yatırım Holding'in iştiraki Global Liman İşletmeleri, Bodrum Yolcu Limanı'nın yüzde 60'ını almak için sözleşme imzaladı. Şirket, 10 milyon YTL ödeyecek. Global Yatırım Holding'den İMKB'ye gönderilen açıklamada, şirketin iştiraki Global Liman İşletmeleri (alıcı) ile ERS İnşaat Sanayi ve Ticaret; Selahattin Uzun ve Şaziye Gündüz (satıcılar) arasında; satıcıların Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri'nin sermayesinde sahip oldukları hisselerin tamamı olan ve şirket-

tin sermayesinin yüzde 60'ını temsil eden hisselerin alıcı tarafından devralınmasına ilişkin 'hisse alım satım sözleşmesi' imzalandığı duyuruldu. Açıklamada, söz konusu hisse devrinin, Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü başta olmak üzere diğer izin makamlarından gerekli izinlerin alınması ve sair ön şartların yerine getirilmesini müteakiben tamamlanacağı kaydedildi.

Global Warming May Bring Sharks

Küresel Isınma Köpekbalığı Getirebilir



According to Prof. Dr. Ramaza İkiz, Dean of the Faculty of Fisheries at the Akdeniz University, some dangerous shark species may enter the Mediterranean due to global climatic changes.

It is anticipated that the sea temperature would increase by 2-3 degrees as a result of the global climatic change. Stating that this increase threatens the life of all living creatures, particularly the marine life, İkiz said, "Just like people, the marine animals also migrate to cooler places as the sea

temperature increases. There is almost no shark hazard within the borders of our country. Species that are very sensitive to blood smell are seen mainly in Australia, South Africa and America. These species may be aggressive. Those seen in our seas are not so dangerous in terms of their size and aggressiveness, but as one of the results caused by the global warming, if this place would be a better habitat for such dangerous species of sharks, then they would possibly come to the Mediterranean."

Akdeniz Üniversitesi (AÜ) Su Ürünleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ramazan İkiz'e göre, küresel iklim değişikliğiyle birlikte bazı tehlikeli tür köpekbalıkları besin için Akdeniz'e girebilir.

Küresel iklim değişikliğiyle birlikte deniz suyu sıcaklığının iki-üç derece kadar ısınması öngörülüyor. Isıdaki bu artışın ise başta deniz canlıları olmak üzere tüm canlıların yaşamını tehdit ettiğini söyleyen İkiz, "Su sıcaklığının artmaya başlamasıyla birlikte deniz canlıları da

tıpkı insanlar gibi daha serin yerlere doğru göç ediyor. Ülkemiz sınırları içinde köpekbalığı tehlikesi hemen hemen yok gibi. Kan kokusuna çok duyarlı türlere daha çok Avustralya, Güney Afrika, Amerika'da rastlanıyor. Bu türler saldırgan olabilirler. Bizdekiler ise gerek boyları gerek saldırganlıklarıyla o kadar tehlikeli değiller ama küresel ısınmanın getirdiği sonuçlardan birisi olarak, tehlikeli tür köpekbalıkları için burası daha iyi bir habitat ise onlar da Akdeniz'e gelecektir." şeklinde bilgi veriyor.



The first cargo unloading operation was carried out at Rodaport, in which Bursa Cement holds 50 per cent stake, following the approval of the port operation license by the Undersecretariat for Maritime Affairs. M/V Twin, a 3,000 dwt Cambodian flagged log carrier, was the first vessel to berth at Rodaport.

Rodaport has a quay length of total of 1,200 meters capable

of accommodating up to 6 vessels simultaneously, 3 mobile container cranes with a total lifting capacity of 100 tons, 3 containers manipulation cranes, 10 forklifts of a variety of tonnages, and 3 hydraulic mobile loading/unloading cranes. The port currently waits for the approval of the necessary customs permissions for the storage and terminal services in the bonded area of 67,000 square meters. 2 rubber tyred gantries (RTG) ordered to Kalmar are expected to be delivered soon.

Rodaport Goes Into Operation

Rodaport Faaliyette

Bursa Çimento'nun %50 ortağı olduğu Rodaport'ta, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından liman işletme izninin onaylanmasıyla ilk yük tahliye işlemi gerçekleştirildi. 3,000 dwt kapasiteli Kamboçya bayraklı M/V Twin tomruk gemisi Rodaport'a yanaştı.

Aynı anda 6 gemiyi kabul edebilecek toplam 1,200 metre rıhtımı ve 100 ton kaldırma kapasitesine sahip 3 adet mobil konteyner vinci, 3 adet konteyner manipülasyon makinesi, çeşitli tonajlarda 10 adet forklift ve 3 adet hidrolik kollu mobil

tahmil tahliye vinci bulunan Rodaport, şu anda 67 dönüm gümrüklü alanının depolama ve terminal hizmetleri için gerekli gümrük izinlerinin çıkmasını bekliyor. Kalmar'a ısımarlanan 2 adet köprü konteyner terminal vincinin (RTG) de yakın zamanda gelmesi bekleniyor.



Moskva Passes Through the Strait

Boğaz'dan Moskova geçti

The flagship of Russia's Black Sea Fleet, the 'Moskva' cruiser passed through the Istanbul Strait (the Bosphorus). The "Moskva" cruiser was accompanied by a boat of the Turkish Coast Guard Command during her passage through the Bosphorus, which was not closed to transit vessel passage.

The "Moskva" cruiser with a complement of 510 will participate in deterrence exercises first in the Mediterranean and then in the Atlantic Ocean with seven more warships of the Russian Navy and TU-160 strategic bombers capable of carrying nuclear arms. The ship has been the first Russian warship to pass through the Turkish territorial waters after a long time. It is reported that the military

exercise in which "Moskva" will participate would be a show of force against the missile shield project of the USA and preparation of Kosovo, autonomous region of the ex-Yugoslavia, to declare independence from Serbia.

Equipped with versatile and state-of-the-art arm systems, the warship has a length of 186,5 meters, beam of 20,8 meters and reaches a speed of 32 knots per hour. The "Moskva" cruiser is capable of hitting up to 16 large enemy warships simultaneously within a range of 1000 kilometers with "P-1000n Vulkan" missiles. The cruiser also has the capacity to carry arms sufficient to sink 32 submarines and to bring down 120 warplanes.

Rusya'nın Karadeniz Filosu'nun amiral gemisi 'Moskva' (Moskova) kruvazörü, İstanbul Boğazı'ndan geçti. Transit gemi geçişine kapatılmayan Boğaz'dan geçişi sırasında "Moskova" kruvazörüne Sahil Güvenlik Komutanlığı'na bağlı bir bot eşlik etti.

510 mürettebatlı "Moskova" kruvazörü, Rusya Donanması'na ait yedi gemi ve nükleer silah taşıyabilen TU-160 stratejik bombardıman uçaklarıyla önce Akdeniz, ardından Atlas Okyanusu'nda caydırıcılık tatabikati gerçekleştirecek olan gemi, uzun yıllar sonra Türk kara sularından geçen ilk Rus savaş gemisi olma özelliğini taşıyor. "Moskova"nın da katılacağı tatbikatın, ABD'nin füze kalkanı projesine bu yıl başla-

yacak olması ve eski Yugoslavya'nın otonom bölgesi Kosova'nın Sırbistan'dan bağımsızlık ilan etmeye hazırlanmasına karşı bir gövde gösterisi olacağı belirtiliyor.

Çok yönlü ve gelişmiş silah sistemleri bulunan 186.5 metre uzunlukta ve 20.8 metre genişlikteki savaş gemisi, 90 bin beygir gücündeki motoruyla saatte 32 deniz mili hıza ulaşıyor. "Moskova" kruvazörü, tam isabet sağlama halinde "P-1000n Vulkan" füzeleriyle, 1000 kilometrelik menzildeki 16 büyük düşman gemisini aynı anda vurabiliyor. Kruvazör ayrıca 32 denizaltıyı batırmaya ve 120 savaş uçağını düşürmeye yetecek silah kapasitesine sahip bulunuyor.

45 Million Dollars of Credit Facility

45 Milyon Dolarlık Kredi

International Finance Corporation (IFC), a member of the World Bank Group, signed a credit agreement with Arkas Holding, a leading shipping company in Turkey, for a credit facility of 45 million dollars. The credit will provide support to Arkas' investments and company's expansion of its logistics operations in Anatolia. The IFC credit will also be used for the development of the modern and efficient land, sea, air and rail transportation and thus provide contributions to foreign trade and economic growth in Turkey.

Lucien Arkas, Chairman of the Board of Directors of Arkas Holding, said, "The IFC credit will provide assistance to our investments in container ships, port facilities, port equipment, railway cars, truck fleet, and the continuing logistics hub investments in Anatolia. For example, we added total of six vessels to our container ship fleet in 2007 with a total investment of 220 million dollars. In 2008, we have earmarked an investment budget of 50 million dollars for our primary fields of activity. In addition to these investments, Arkas also invests in schools of maritime management and marine engineering."

The infrastructure deficiencies in the transportation sector are considered as one of the important obstacles hampering the economic growth in Turkey. In that respect, sector's development has

priority. While high logistics costs create obstacles against Turkey's strengthening its competitive power, lack of capacity at the container terminals restrict the development of the container transportation. The containerization rate of the general cargoes is around 80-90 per cent in developed markets, while it is mere 40 per cent in Turkey. In spite of this rather low containerization rate, many container terminals in Turkey operate at full speed.

Shahbaz Mavaddat, IFC's Director for Europe and Central Asia, said, "Turkey is located at the intersection of transportation routes between Europe, Central Asia and North Africa. It is very important to have ports that operate well, a developed transportation infrastructure, elimination of problems arising from lack of capacity, and sustaining the rapid economic growth to increase the trade between Turkey and these regions."

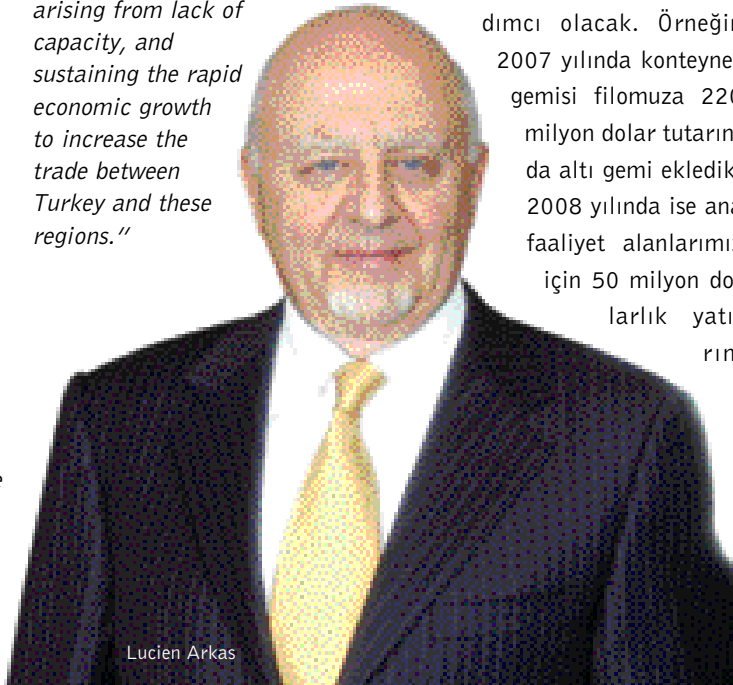
Dünya Bankası'na bağlı Uluslararası Finans Kurumu (IFC), Türkiye'nin önde gelen taşımacılık gruplarından Arkas Holding ile 45 milyon dolarlık kredi anlaşması imzaladı. Kredi, Arkas'ın yatırımlarına ve liman operasyonları ile Anadolu'daki lojistik faaliyetlerini büyütmesine destek olacak. IFC kredisi ayrıca modern ve etkin deniz, kara, hava ve demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi için kullanılarak, Türkiye'de dış ticarete ve ekonomik büyümeye katkı sağlayacak.

Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas, kredi anlaşmasına ilişkin olarak, "IFC kredisi Arkas'ın konteyner gemileri, liman tesisleri, liman ekipmanları, demiryolu vagonları, TIR filosu ve Anadolu'da sürmekte olan lojistik merkez yatırımlarımıza yardımcı olacak. Örneğin 2007 yılında konteyner gemisi filomuza 220 milyon dolar tutarında altı gemi ekledik. 2008 yılında ise ana faaliyet alanlarımız için 50 milyon dolarlık yatırım

bütçesi tahsis ettik. Arkas, bu yatırımlara ek olarak denizcilik işletmeciliği ve gemi makine mühendisliği okullarına da yatırım yapıyor." açıklamasında bulundu.

Taşımacılık sektöründeki altyapı yetersizlikleri Türkiye'de ekonomik büyümenin önündeki önemli sorunlardan biri olarak görülüyor. Bu bakımdan sektörün gelişimi öncelik taşıyor. Yüksek lojistik maliyetler, Türkiye'nin rekabet gücünü artırmasına engel oluştururken, konteyner limanlarındaki kapasite yetersizliği konteyner taşımacılığının gelişimini kısıtlıyor. Gelişmiş pazarlarda genel kargoda konteynerleşme oranı yüzde 80-90 civarındayken, Türkiye'de bu oran yüzde 40'larda kalıyor. Söz konusu düşük konteynerleşme oranına rağmen, Türkiye'deki pek çok konteyner limanı tam kapasite çalışıyor.

IFC'nin Güney Avrupa ve Orta Asya Direktörü Shahbaz Mavaddat ise, "Türkiye; Avrupa, Orta Asya ve Kuzey Afrika arasındaki taşımacılık güzergahlarının kesişme noktasında yer alıyor. İyi çalışan limanlar ve gelişmiş taşımacılık altyapısı, kapasite yetersizliklerinden kaynaklanan sıkıntıların aşılması, hızlı ekonomik büyümenin sürdürülebilmesi ve Türkiye ile bu bölgeler arasındaki ticaretin artırılması için büyük önem sahip." ifadesini kullandı.



Lucien Arkas

The Most Important Problem: Efficiency

En Önemli Sorun Verimlilik

"The Shipyard Management Application" developed by IFS, one of the major component-based business software supplier, was discussed at an event titled "IFS Ship Management Day" conference. The conference organized in cooperation with the Turkish Shipbuilders' Association (GISBİR) was attended by leading figures from the Turkish shipbuilding industry, as well as international representatives of the sector and experts.

After **Cumhur Kuter**, Member of the Board of Directors of GISAS, delivered the opening speech of the event, **Mehmet Taylan**, Deputy Chairman of GISBİR, said although Turkey ranked 5th in the world in terms of the orders received, the most important problem for the development of the Turkish shipbuilding industry is "efficiency".

Frank Bywater, world renowned independent shipyard consultant, said "As the technology advances in shipbuilding, the performance increases and costs decrease. But, we should develop a conscious approach in be able to utilize the correct technology. We should consider the technology not only as machines and technical equipment, but also as all kinds of means, systems, organizational and engineering

skills. I believe that the Turkish shipyards will also achieve correct developments and attain a shipbuilding industry of international standards."

"World Class" Shipyard Management

Noralf Gamlem, Vice Chairman of Aker Group responsible for Information Technologies, stated that the most important advantage of the IFS applications were their adaptability to specific business processes and their capability to grow along with Aker. "Many shipbuilding projects can be carried out simultaneously conveniently. We can monitor the progress of each project continuously."

In his speech, **Ergin Ozturk**, Sales and Marketing Director of IFS Turkey, said, "With the Shipyard Management Application, IFS shares its accumulation of knowledge obtained at world renowned shipyards with the Turkish yards, and prepares to provide them with a "world-class" shipyard management system." Emphasizing that Turkey has an important position in shipbuilding, **Ozturk** added, "As IFS Turkey, we are proud of the position the Turkish shipbuilding industry has achieved with an annual foreign currency inflow of 2.5 billion and high employment opportunities and other added values."

Dünyanın en önemli, bileşen tabanlı iş yazılımları tedarikçilerinden biri olan IFS'nin gemi inşa sektörü için geliştirdiği "Tersane Yönetim Uygulaması", "IFS Tersane Yönetimi Günü"nde ele alındı. Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GISBİR) işbirliği ile düzenlenen toplantıya Türk gemi inşa sektörünün önde gelen temsilcilerinin yanı sıra, uluslararası sektör temsilcileri ve uzmanlar da katıldı.

Etkinliğin açılış konuşmasını yapan GİSAŞ Yönetim Kurulu Üyesi **Cumhur Kuter**'in ardından GISBİR Başkan **Vekili Mehmet Taylan**, Türkiye'nin dünyada 5. sırada olduğunu ancak Türk tersaneciliğinin gelişimi için en önemli sorunun "verimlilik" olduğunu ifade etti.

Dünyaca ünlü bağımsız tersane danışmanı **Frank Bywater** da, "Gemi yapımında, teknoloji ilerledikçe performans artmakta ve maliyet düşmektedir. Fakat doğru teknolojiyi uygulamak için de bilinçli bir yaklaşım geliştirmeliyiz. Teknolojiyi yalnızca makineler ve teknik olarak değil, aynı zamanda her tür olanak, sistem, organizasyon ve mühendislik becerisi ile birlikte düşünmek gerekir. Bu unsurlardan birinin diğerlerinin aleyhine gelişmesi her zaman verim düşüklüğüne sebep olur. En başarılı tersaneler kendilerine uygun teknolojiyi dengeli olarak geliştirmiş olanlardır. Türk tersaneciliğinin de, doğru gelişme çizgisini yakalayarak dünya standardında tersanecili-

ğe ulaşacağına inanıyorum." şeklinde konuştu.

"World Class" Tersane Yönetimi

Avrupa'nın en büyük tersaneler grubu **Aker Grup**'un **Bilgi Teknolojilerinden Sorumlu Başkan Yardımcısı Noralf Gamlem** ise, "IFS uygulamalarının en önemli avantajının kendi iş süreçlerine uyarlanabilmesi ve Aker ile birlikte büyüebilmesi olduğunu" kaydetti. **Gamlem**, sözlerini şöyle sürdürdü: "Aker tersanesinde aynı anda birçok gemi inşa projesi rahatlıkla sürdürülebiliyor, her birinin durumu sürekli online takip edilebiliyor. Gerek yeni gemilerin inşasında, gerekse de tamir ve değiştirme çalışmalarında, öngörülen bitiş tarihlerine uyum açısından yüksek bir oran tutturuluyor."

IFS Türkiye Satış ve Pazarlama Direktörü **Ergin Öztürk** ise konuşmasında, "IFS Tersane Yönetim Uygulaması ile dünyaca ünlü tersanelerde edilmilen bilgi birikimini Türk tersaneleri ile paylaşıyor ve onları "world class" bir tersane yönetim sistemine kavuşturmaya hazırlanıyor." dedi. Türkiye'nin gemi inşasında iddialı bir konuma sahip olduğunu vurgulayan **Ergin Öztürk**, "IFS Türkiye olarak, yılda 2.5 milyar dolar döviz girdisi, yarattığı yüksek istihdam ve diğer katma değerleri ile Türk gemi inşa sektörünün, bugün gelmiş olduğu başarılı nokta ile gurur duyuyoruz." şeklinde konuştu.