

Variable Turbine Geometry Optimises Torque And Reduces Emissions

Değişken Türbin Geometrisi, Torku Optimize Ediyor Ve Emisyonları Azaltıyor

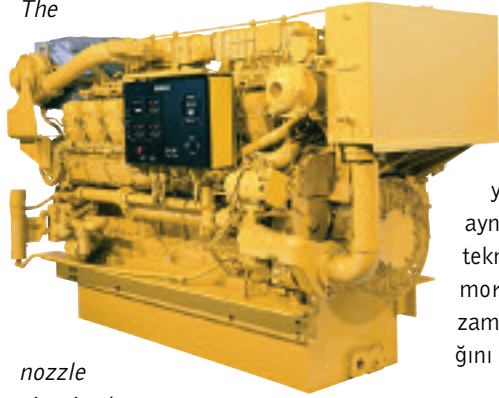
One of the most powerful tugs in the port of Hamburg has just celebrated its 10th anniversary - along with the innovative MaK VRT technology that has been part of her equipment since she went into service. The harbour tug "Michel", owned by Petersen & Alpers, was commissioned in 1998. She owes her capacity to a well-coordinated crew and a twin-engine propulsion plant consisting of two medium-speed MaK 8 M 20 engines adjusted to 1,520 kW at 1,000 rpm and equipped with a Variable Radial Turbine (VRT). So, not only Michel but also MaK VRT technology has stood the test of time, particularly in tug applications.

The capacity of marine diesel engines has increased steadily over the years. One of the methods chosen to achieve this was to continuously raise mean effective pressures. Unfortunately, the high-efficiency turbochargers used to do this cannot always sufficiently cover the air requirement of the engine in the part load range, which in turn results in torque losses and thermal overload. Torque weakness has a particularly negative effect on towage since tugs are often equipped with fixed-pitch propeller plants running at continually changing speeds.

MaK came up with a solution actually adjusting the engine's turbine during operation as early as the 1980s. Called

Variable Multi Pulse (VMP) technology, it was used in the MaK M 332 C engine with axial turbine, particularly on tugs. When the new MaK long-stroke generation was launched from 1992, VMP technology was developed into VRT technology and adjusted to the KBB turbocharger models with radial turbine used for the M 20 and M 25 engine series.

The basic principle of VRT is as simple as it is convincing. The



nozzle ring in the turbocharger consists of two parts with different cross sections (full load ring and part load ring). Depending on the engine load, either one or the other ring can be activated. The changeover between the two is fully automatic and affected by means of compressed air depending on engine speed and charging pressure. The nozzle ring simultaneously acts as an air cylinder, which eliminates the need for a complex adjusting mechanism.

After Michel became the first vessel to be equipped with this technology in 1998, many

Hamburg Limanı'ndaki en güçlü römorkörlerden biri, hizmete girdiği zamandan bu yana donanımının bir parçası olan yenilikçi MaK VRT teknolojisi ile birlikte 10. yıldönümünü kutladı. Petersen & Alpers'in sahip olduğu "Michel" isimli römorkör 1998 yılında hizmete girmişti. Kapasitesini iyi koordine edilmiş personeline ve 1,000 devir/dakikada 1,520 kW güç üretecek şekilde ayarlanmış ve Değişken Radyal Türbin (VRT) teknolojisiyle donatılmış iki orta hızlı MaK 8 M 20 makineden oluşan çift motorlu tahrik sistemine borçlu. Bu nedenle yalnız "Michel" değil, aynı zamanda MaK VRT teknolojisi de özellikle römorkör uygulamalarında zamana karşı dayanıklılığını kanıtlamış oluyor.



Dizel deniz motorlarının kapasitesi yıllar geçtikçe istikrarlı bir şekilde artıyor. Bunu temin etmenin yöntemlerinden biri, ortalama etkin basıncın sürekli olarak artırılmasıydı. Ne yazık ki bunu gerçekleştirmek için kullanılan yüksek verimliliğe sahip turboşarj sistemleri motorun hava gereksinimini kısmi yük aralığında her zaman karşılayamıyor. Bu da tork kayıplarına ve

aşırı termal yüklenmeye yol açıyor. Tork zayıflığının özellikle römorkaj üzerinde olumsuz etkileri söz konusu, zira römorkörler genelde sürekli değişen hızlarda çalışan sabit hatveli pervane sistemleri ile donatılıyor.

MaK teknolojisi daha 80'li yıllarda esasen çalışma esnasında motor türbinini ayarlayan bir çözüm olarak ortaya çıktı. Değişken Çoklu Pals (VMP) teknolojisi adı verilen sistem, özellikle römorkörlerde aksel türbine sahip MaK M 332 C motorda kullanılmıştı. Yeni MaK uzun stroklu motor nesli 1992 yılında piyasaya sunulduğunda, VMP teknolojisi geliştirilerek VRT teknolojisine dönüştürüldü ve M 20 ve M 25 serisi motor serilerinde kullanılan radyal türbinlere uyarlandı.

VRT teknolojisinin temel prensibi son derece basit ve ikna edici. Turboşarj sistemindeki nozul bileziği farklı kesitlere sahip iki parçadan oluşuyor (tam yük bileziği ve kısmi yük bileziği). Motor yüküne bağlı olarak bu bileziklerden biri veya diğeri aktif hale getirilebiliyor. İki bilezik arasında geçiş tam otomatik olarak yapılıyor ve motor hızı ve şarj basıncına bağlı olarak basınçlı hava ile gerçekleştiriliyor. Nozul bileziği aynı anda bir hava silindiri görevi görüyor ve karmaşık ayar mekanizması ihtiyacını ortadan kaldırıyor.

Michel'in 1998 yılında bu teknolojiyle donatılan ilk deniz aracı olmasından sonra, diğer birçok römorkör daha VRT teknolojisine sahip 8 M 20 ve 8 M 25 MaK

other tugs were provided with MaK engines types 8 M 20 and 8 M 25 that included the VRT technology. Daily use fully confirmed the expected improvements in torque characteristics and ramp-up behaviour. Further advantages are low thermal load on the engine, reduced exhaust emissions and low fuel consumption. The heavy fuel compatibility of VRT technology has also been proven in practice.

It only remains, then, to answer the question why Michel is no longer the



toughest conventionally driven tug in Hamburg, despite her optimal MaK engine technology. It's because Michel got a bigger brother, "Peter", in September of last year. It goes without saying that this tug is also equipped with engines from Caterpillar Marine Power Systems (CMPS). Only this time, two high-speed engines Cat® 3516B were installed, each of 2,090 kW at 1,600 rpm.

motorlarla donatıldı. Günlük rö-morkaj faaliyetleri, tork ve hızlanma davranışı özelliklerinde beklenen gelişimi teyit etti. Teknolojinin sağladığı diğer avantajlar arasında motor üzerinde düşük termal yük, düşük egzoz emisyonları ve düşük yakıt tüketimi bulunuyor. VRT teknolojisinin ağır yakıt uyumluluğu da uygulamada kanıtlandı.

Geriye yalnızca Michel'in optimal MaK motor teknolojisine sahip ol-

masına rağmen niçin artık en dayanıklı geleneksel olarak tahrik edilen römorkör olmadığı sorusunun cevaplanması kalıyor. Bunun nedeni, Michel'in "Peter" adı verilen büyük kardeşinin geçtiğimiz yıl Eylül ayında hizmete girmiş olması. Şüphesiz bu römorkör de Caterpillar Marine Power Systems (CMPS) motorlarıyla donatıldı. Ancak bu sefer her biri 1,600 devir/dakikada 2,090 kW güç üreten iki yüksek hızlı Cat® 3516B motorlar kullanıldı.

Cooperation To Promote Port Equipment Safety

Limn Ekipman Güvenliğinin Arttırılmasına Yönelik İşbirliği

The Port Equipment Manufacturers Association (PEMA) and TT Club have announced that they will co-operate to promote best practice in the safe design and operation of port equipment worldwide.

The agreement was finalised at PEMA's recent AGM in Amsterdam, where Laurence Jones, Director of Global Risk Assessment for the TT Club, presented the results of his recent research into causes of equipment accidents and loss in the global port and terminal sector.

As the leading insurer to the global marine terminal market, TT Club has a wealth of insight into the key factors contributing to accidents involving port equipment, including ship to shore cranes, straddle carriers, yard cranes and smaller mobile equipment.

PEMA will now feature TT Club's research and advisories on its website and will work with the Club to highlight the role of equipment design and technology in reducing port accidents and loss.

PEMA and TT Club will jointly host a workshop on "Port Equipment Safety and Loss Prevention - Strategies and Technologies to Minimise Risk" at the 34th TOC Europe conference, 16-18 June, Bremen. Taking place on the morning of Thursday 18 June, the workshop will provide insight into the major causes of equipment accidents and loss, operational and management strategies to minimise risk, and new technologies to improve safety and reduce loss. The workshop is open to all delegates, exhibitors and visitors attending TOC Europe.

Limn Ekipman Üreticileri Birliği (PEMA) ile TT Club, tüm dünyada limn ekipmanlarının güvenli dizayn ve kullanımına yönelik en iyi uygulamaların teşvik edilmesi için işbirliği yapacağını duyurdu.

Anlaşma PEMA'nın Amsterdam'da düzenlenen ve TT Club Küresel Risk Değerlendirme Direktörü Laurence Jones'un global limn ve terminal sektöründe ekipman kaza ve kayıplarının nedenleri ile ilgili yaptığı bir araştırmanın sonuçlarını sunduğu yıllık genel kurulunda imzalandı.

Global terminal piyasasının önde gelen sigortacılarından biri olarak TT Club, gemiden karaya vinçler, istif taşıyıcıları, saha vinçleri ve küçük mobil ekipmanlar dahil, limn ekipmanlarının söz konusu olduğu kazalara neden olan önemli faktörler konusunda zengin bir bilgi birikimine sahip. PEMA şimdi web sitesinde TT Club'un araştırma

ve tavsiyelerini yayınlayacak ve limn kaza ve kayıplarını azaltmaya yönelik ekipman dizayn ve teknolojilerinin önemini vurgulamak için TT Club ile birlikte çalışacak.

PEMA ve TT Club ayrıca 16-18 Haziran tarihleri arasında Bremen'de düzenlenecek olan 34. TOC Avrupa Konferansı'nda "Limn Ekipmanlarının Güvenliği ve Kayıpların Önlenmesi - Risklerin Minimize Edilmesine Yönelik Strateji ve Teknolojiler" isimli bir seminere de ev sahipliği yapacak. 18 Haziran Perşembe sabahı gerçekleştirilecek olan seminerde, ekipman kaza ve kayıplarının ana nedenleri, risklerin minimize edilmesine yönelik işletme ve yönetim stratejileri ile güvenliğin arttırılması ve kayıpların azaltılmasına yönelik yeni teknolojiler konusunda bilgiler verilecek. Seminer TOC Europe'a katılan tüm delege, fuar katılımcısı ve ziyaretçilere açık olacak.

New Motorway of the Sea Yeni Deniz Otoyolları

The Grimaldi Group launches the first motorway of the sea linking Northern Italy, Sicily and Greece. Starting from the 20th of February, the new service will link, on a weekly basis, the ports of Genoa and Catania with Patras and Igoumenitsa. It is the first time that a maritime service dedicated to trucks, trailers and any other rolling cargo links directly Northwestern Italy and Sicily to Greece, opening a fast and economically convenient access to the Greek peninsula, Turkey and the whole Balkan area.

The port of Patras will serve southern Greece and the Athens area, while the port of Igoumenitsa will be used for freight traffic to/from Northern Greece, Turkey and the Balkans.

Operated by the modern vessel "Eurocargo Napoli", with a cargo capacity for 260 new cars and 1940 linear meters for ro/ro vehicles, the new service confirms the efforts of the Grimaldi Group to open up new maritime services which are sustainable both environmentally and economically and it goes in addition to the 9 new links for



passengers and freight successfully introduced by the Grimaldi Group last January. "The service between Genoa, Catania, Patras and Igoumenitsa is a real innovative link which will enhance the development of commercial flows between Italy, Greece, Turkey and the whole Balkan area with clear advantages both environmentally and economically" has declared Emanuele Grimaldi, Co-Managing Director of the Grimaldi Group. In order to improve the efficiency of the service, the new line will benefit from the cooperation of the local agencies of Minoan Lines, company of the Grimaldi Group.

Service Schedule: Genoa-Catania-Patras-Igoumenitsa-Patras-Catania-Genoa:Porto

Grimaldi Group, Kuzey İtalya, Sicilya ve Yunanistan'ı birbirine bağlayan ilk deniz otoyolunu hizmete soktu. 20 Şubat'ta sunulmaya başlanan yeni hizmet her hafta Cenova ve Catania limanlarını Patras ve Igoumenitsa limanlarına bağlayacak. İlk defa tır, treyler ve diğer tekerlekli yüklere özel bir denizcilik hizmeti doğrudan Kuzeybatı İtalya ve Sicilya'yı Yunanistan'a bağlayacak ve Yunanistan yarımadası, Türkiye ve tüm Balkan bölgesine ekonomik ve uygun erişim sağlayacak.

Patras limanı Güney Yunanistan ve Atina bölgesine hizmet verirken, Igoumenitsa limanı Kuzey Yunanistan, Türkiye ve Balkanlara yönelik yük trafiği için kullanılacak.

260 yeni otomobil ve ro/ro

araçları için 1940 lineer metre kapasiteye sahip "Eurocargo Napoli" isimli bir geminin kullanılacağı yeni hizmet, Grimaldi Group'un hem çevre hem de ekonomi açısından sürdürülebilir yeni denizcilik hizmetleri sunma çabalarının bir göstergesi konumunda ve şirketin geçtiğimiz Ocak ayında başarılı bir şekilde hizmete soktuğu yolcu ve yük taşımacılığına yönelik 9 yeni bağlantının devamı niteliğinde. "Cenova, Catania, Patras ve Igoumenitsa arasındaki seferler, İtalya, Yunanistan, Türkiye ve tüm Balkan bölgesi arasındaki ticaret akışının gelişimini daha da arttıracak ve hem çevre hem de ekonomi açılarından net avantajlar sağlayacak gerçek yenilikçi bir bağlantı teşkil ediyor," diyor Grimaldi Group Genel Müdür Yardımcısı Emanuele Grimaldi. Hizmetin etkinliğini arttırmak için yeni hat, bir Grimaldi Group şirketi olan Minoan Lines'in yerel temsilciliklerinden yararlanacak.

Sefer Programı: Cenova-Catania-Patras-Igoumenitsa-Patras-Catania-Genoa: Porto

New Office From Class NK CLASS NK'dan Yeni Ofis

Japanese ship classification society Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) announced the establishment of a new Local Area Representative office at Dammam, Saudi Arabia on 1 March 2009.

Establishment of the Local Area Representative office at Dammam supplements the

ClassNK Jeddah exclusive surveyor office already established in Saudi Arabia. The opening of the new office further enhances the Society's global network of 104 offices and its ability to better meet the needs clients in Saudi Arabia and around the world.

Japon gemi klas kuruluşu Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK), Suudi Arabistan'ın Dammam kentinde 1 Mart 2009 tarihinde yeni bir Yerel Temsilcilik Ofisi açtığını bildirdi.

Dammam'daki Yerel Temsilcilik Ofisi, ülkede daha önce ku-

rulmuş olan ClassNK Cidde sörveyör ofisini tamamlayıcı özellik taşıyor. Yeni ofisin açılışı Kuruluşun 104 ofisten oluşan global ağını genişletmenin yanı sıra, Suudi Arabistan ve tüm dünyadaki müşterilerinin ihtiyaçlarını daha iyi karşılama kabiliyetini geliştiriyor.

Stena Line Renews Agreement With MCP

Stena Line, MCP İle Sözleşmesini Yeniledi

Maritime Communications Partner (MCP) announced the renewal of a major 4-year management contract with the world-leading ferry operator, Stena Line for the deployment of maritime communications solutions onboard 16 passenger ferry vessels including two new super ferries. Services covered by the contract, which lasts until 2013, include GSM and GPRS. Stena Line also confirms future partnering with MCP to streamline dedicated wireless solutions to ship staff and unique SMS-driven marketing solutions to passengers. "This contract maintains and builds a positive environment for our customers. Today, 95% of our GSM business comes from Voice and SMS, but we are seeing an increased volume of data traffic. Whether Smart phones or computers, passengers utilize wireless channels to check calendars, synchronize emails and tasks," says Hans Bjorkborg, managing director, Stena Line IT Services AB.

Every year over 16 million passengers travel with Stena Line on its Scandinavian, North Sea and Irish Sea routes. The company's route network consists of 18 strategically located ferry routes around Ireland, Britain, Holland, Sweden, Norway, Denmark, Poland and Germany. Routes are serviced by fast ferries, traditional

combi-ferries, RoPax-ferries for freight and passengers and pure cargo ships. Last year, the company carried over three million passengers on its Irish Sea routes alone and for the 16th time, won the prestigious Northern Ireland Travel News 'Best Ferry Company' title. "Our market reputation is important and we want to provide consistent and modern wireless services. MCP is more than just a technical partner, they have very good engineers and in the past two years have become a very good business partner. The service is very reliable," states Bjorkborg.

Stena Line is eyeing other MCP services and hopes to apply several new MCP solutions in the near future. Stena Lines' two 1200 passenger RoPax super ferries, to join the Harwich to the Hook of Holland route in 2010, are included in the agreement.



Maritime Communications Partner (MCP), dünyanın önde gelen feribot işletmecisi Stena Line ile, iki yeni süper feribot da dahil olmak üzere 16 yolcu feribotuna deniz iletişim çözümlerinin uygulanması ile ilgili olarak bir sözleşmenin 4 yılına yenilendiğini duyurdu. 2013 yılına kadar geçerli olacak sözleşmenin kapsadığı hizmetler arasında GSM ve GPRS hizmetleri bulunuyor. Stena Line aynı zamanda gemi personeli için özel kablosuz iletişim çözümlerinin yanı sıra yolcular için benzersiz SMS bazlı pazarlama çözümlerinin kurulması konusunda MCP ile ileride ortaklık yapacağını da onayladı. "Bu sözleşme müşterilerimiz için olumlu bir ortam inşa ediyor. Bugün GSM faaliyetlerimizin yüzde 95'i sesli iletişim ve SMS alanında, ancak veri trafiğinde de her geçen gün artan bir hacim görüyoruz. İster akıllı telefonlar olsun ister bilgisayarlar, yolcular ajandaları-

nı, e-mail ve işlerini kontrol etmek için kablosuz iletişim imkanlarını kullanıyor," diyor Stena Line IT Services AB genel Müdürü Hans Bjorkborg.

Her yıl 16 milyondan fazla yolcu İskandinavya, Kuzey Denizi ve İrlanda Denizi hatlarında seyahat ediyor. Şirketin ulaşım hizmetleri ağı, İrlanda, İngiltere, Hollanda, İsveç, Norveç, Danimarka, Polonya ve Almanya'da stratejik olarak konumlanmış 18 feribot hattından oluşuyor. Hatlarda hızlı feribotlar, geleneksel kombi feribotlar, yolcu ve yük taşımacılığına yönelik RoPax feribotlar ve sadece yük gemileri ile hizmet veriliyor. Şirket geçtiğimiz yıl tek başına İrlanda Denizi'nde 3 milyon yolcu taşıdı ve Northern Ireland Travel News'un 'En İyi Feribot Şirketi' ödülünü tam 16 kez kazandı. "Piyasadaki itibarımız önemli. Ayrıca tutarlı ve modern kablosuz iletişim hizmetleri sunmak istiyoruz. MCP yalnızca teknik bir ortak olmanın ötesinde çok iyi mühendislere sahip ve geçtiğimiz iki yıl boyunca çok iyi bir iş ortağı haline geldi. Sundukları hizmet son derece güvenilir," diyor Bjorkborg.

Stena Line, MCP'nin diğer hizmetlerini de yakından izliyor ve birkaç yeni MCP çözümünü daha yakın bir gelecekte uygulamayı planlıyor. Stena Lines'ın 2010 yılında Harwich-Hook of Holland hattına katılacak olan iki 1200 yolcu kapasiteli RoPax süper feribot da sözleşmeye dahil edildi.

Energopac: Individual Design **Energopac: Özel Tasarım**

In recent years, the environmental impact of marine transportation has become a significant focus of attention throughout the maritime industry. Fuel prices also remain a concern. Wartsila's Energopac is an integrated propulsion and manoeuvring solution that offers operators the opportunity to both save fuel and reduce emissions.

Energopac is a solution for operators willing to invest in new technology that helps them increase energy efficiency throughout their fleets. Even though commercial considerations may often be given a higher priority than environmental effects, solutions that improve energy efficiency not only save fuel, they also reduce emissions of CO₂, NO_x and SO_x and

particulates. In this way, both commercial and environmental interests benefit.

Minimizing losses, maximizing gains Energopac is a joint development by Wartsila and Becker Marine Systems, who play an important role in the field of energy efficient ship propulsion and manoeuvring. The primary objective is to reduce a vessel's fuel consumption by integrating the design of its propeller and rudder. As each unit is designed specifically for an individual vessel, it can be optimized to achieve the maximum possible fuel savings without compromising manoeuvrability or comfort levels.



Şon yıllarda deniz taşımacılığının çevre üzerindeki olumsuz etkileri denizcilik sektörü için önemli bir konu haline geldi. Yakıt fiyatları da endişe kaynağı olmaya devam ediyor. Wartsila'nın Energopac isimli ürünü, işletmecilere hem yakıt tasarrufu ve hem de emisyonları azaltma imkanı sağlayan entegre bir tahrik ve manevra çözümü olarak dikkat çekiyor.

Energopac, filoların enerji verimliliğinin arttırılmasına yardımcı olacak yeni bir teknolojiye yatırım yapmak isteyen işletmecilere yönelik bir çözüm. Ticari getirilere genelde çevre üzerindeki olumsuz etkilerden daha fazla önem verilme-

sine rağmen, enerji verimliliğini arttıran çözümler yalnızca yakıt tasarrufu sağlamıyor, aynı zamanda CO₂, NO_x, SO_x ve partikül emisyonlarını da azaltıyor. Böylece hem ticari hem de çevre açısından faydalar sağlanmış oluyor.

Kayıpları azaltan ve kazançları arttıran Energopac, enerji açısından verimli gemi tahrik ve manevra sistemleri alanında öncü kuruluşlar olan Wartsila ile Becker Marine Systems tarafından ortaklaşa geliştirilen bir ürün. Ürünün ana amacı, pervane ve dümen sistemine entegre olarak geminin yakıt tüketimini azaltmak. Energopac ürünü her gemiye özel olarak dizayn edildiğinden, manevra kabiliyeti veya konfor düzeyinden ödün vermeksizin mümkün olabilecek en yüksek yakıt tasarrufu sağlayacak şekilde optimize edilebiliyor.

Annual Marine Propulsion Conference 2009

Yıllık Deniz Tahrik Sistemleri Konferansı 2009

The Annual Marine Propulsion Conference 2009 will be held on March 11- 12, 2009 at Millennium Gloucester Hotel and Conference Centre, London. The overarching theme will be the operational challenges faced by shipowners/operators. Six sessions over two days will feature presentations from senior representatives from at least one leading ship operator alongside top experts from the OEM, class and wider marine engineering community at has already outstripped the levels achieved in 2008.

Both the number and geographical spread of

delegates already registered to attend this year's premier marine engineering conference is greater than that achieved in 2008. The primary driver for this exceptional industry response is the combination of the focussed conference agenda of six technical sessions over two days and the outstanding networking opportunities inherent in the programme.

The programme will be opened by conference chairman Edwin Lampert, before David Pearson, Director of Engineering & Technology Naval, Rolls-Royce Marine gives a welcoming address on behalf of Rolls-Royce Marine, the event's lead sponsor.

Yıllık Deniz Tahrik Sistemleri Konferansı 2009, 11-12 Mart 2009 tarihleri arasında Londra'da Millenium Gloucester Hotel ve Konferans Merkezi'nde düzenlenecek. Konferansın konusu, armatör ve işletmecilerin karşı karşıya olduğu işletme sorunlarını kapsıyor.

İki gün boyunca yapılacak toplam 6 oturumda, daha şimdiden 2008 yılındaki seviyeleri aşmış bulunan orijinal ekipman üreticileri (OEM), klas kuruluşları ve gemi mühendislik camiasından uzmanların yanı sıra, önde gelen gemi işletmecilerinden en az birinin üst düzey temsilcilerinin gerçekleştireceği sunumlar yapılacak.

Bu yılın ilk gemi mühendisliği konferansına katılacak delegelerin sayısı ve coğrafi dağılımı, 2008'dekinden daha fazla. Sektörün gösterdiği bu istisnai ilginin nedeni, iki gün boyunca yapılacak toplam 6 oturumun yoğun gündemi ve programın sunduğu olağanüstü paylaşım ortamı.

Program konferans başkanı Edwin Lampert tarafından açılacak ve ardından kürsüye gelecek olan Rolls-Royce Marine şirketinin Donanma Mühendislik ve Teknoloji Direktörü David Pearson, etkinliğin ana sponsoru Rolls-Royce Marine adına açılış konuşması yapacak.

HDM and Cummins Cooperate for Offshore Oil & Gas activities

HDM ile Cummins Offshore ve Gaz Faaliyetlerinde İşbirliği Yapacak

On 23 February 2009 in Maassluis, Cummins and Holland Diesel Motoren (HDM) have both put their signatures under a dealer agreement that will bind the two companies for the coming years. HDM will act as a dealer for Cummins products in the offshore oil & gas market.

The contract underlines the close cooperation between HDM and Cummins to ensure the continuous growth which they both have experienced for years. After signing, Gerard Martens unveiled a specially for the occasion made advertising panel in Cummins branding, displaying the logo and waves that are so symbolic to the market in which HDM operates: offshore oil & gas.

HDM will supply new and ReCon Cummins products to this market and will also take care of high quality maintenance for these engines. For Cummins, HDM is a partner who with

its offshore knowledge and experience can strengthen Cummins position on this market.

HDM knows the market, Cummins has the products. The fact that HDM received the 'Entrepreneur of 2008' award from the local Business Federation acknowledges that Cummins has found a strong partner.

Today, Cummins has a very strong dealer network in the region of Rotterdam with three official dealers. Diesel Motoren Service (DMS) for the industry in Ridderkerk, De Groot Scheepstechniek in Dordrecht for the inland waterway and HDM in Maassluis for the offshore oil & gas market.

Cummins ve Holland Diesel Motoren (HDM), 23 Şubat 2009 tarihinde Maassluis'te 2 yıl süreli bir bayilik sözleşmesi imzaladı. HDM, offshore petrol ve gaz piyasasında Cummins ürünlerinin bayisi olacak.

Sözleşme, HDM ile Cummins'in yıllardır devam eden sürekli gelişimini temin etmeye yönelik olarak iki şirket arasındaki yakın işbirliğini pekiştiriyor. İmza sonrasında Gerard Martens, Cummins'in markasının yanı sıra, HDM'in faaliyet gösterdiği offshore petrol ve gaz piyasasını temsil eden logo ve dalga sembollerini taşıyan özel hazırlanmış bir reklam panosunu sergiledi.

HDM bu piyasaya yeni ve yenilenmiş Cummins ürünlerinin yanı sıra bu motorlar için kaliteli bakım

hizmetleri sunacak. Engin offshore bilgi birikimi ve deneyimine sahip olan HDM, Cummins için şirketin piyasadaki konumunu pekiştirecek bir ortak konumunda.

HDM piyasayı tanıyan, Cummins de piyasaya yönelik ürünler sunan bir şirket. HDM'in yerel İş Federasyonu'ndan "2008 Yılın Girişimcisi" ödülünü alması, Cummins'in güçlü bir ortak bulunduğunu gösteriyor.

Cummins bugün Ridderkerk bölgesindeki sanayiye yönelik olarak Diesel Motoren Service (DMS), Dordrecht'te iç suyollarına yönelik De Groot Scheepstechniek ve offshore petrol ve gaz piyasasına yönelik olarak HDM olmak üzere üç resmi bayisiyle Rotterdam bölgesinde son derece güçlü bir bayi ağına sahip.

NITRON₂
www.nitron2.com

NITRON NITROGEN GENERATORS
SIMPLE, RELIABLE, QUICK AND ECONOMICAL

How Will Banks Act? Bankalar Nasıl Davranacak?

The sixth annual Marine Money Istanbul Ship Finance will be held on 30 April 2009 at the Swisotel - The Bosphorus.

Marine Money organizers state that due to the changed conditions in the marine industry, lively discussions are expected with industry experts. The organizers continue, "The container market is collapsed, dry bulk freight rates and values are very depressed and tanker markets are sliding. Not only this but the global financial crisis has caused trade and shipping finance to all but disappear. There is no doubt that 2009 will be one of the toughest years for

all of us involved in shipping."

The issues to be discussed will be shaped around the following questions: "To make sense of the current turmoil and to steer your business towards calmer waters will take nerve and knowledge. Relationships with banks and counterparties have never been more important. Will the banks support in this steep downturn? Are the banks there to provide new finance for investment opportunities? Has Turkish shipbuilding turned into a liability for some shipowners? Can the Turkish order book be delivered? Will stronger owners be able to capitalise on the downturn and snatch up cheap assets?"

Aİtinci Yıllık Marine Money İstanbul Gemi Finansmanı forumu, 30 Nisan 2009 tarihinde Swisotel - The Bosphorus'ta düzenlenecek.

Denizcilik sektöründe değişen koşullar nedeniyle sektör uzmanlarıyla oldukça canlı tartışmalar gerçekleşmesinin beklendiğini belirten Marine Money organizatörleri, konu hakkında ayrıca şunları söyledi: "Konteyner piyasası çöktü, kuru yük gemi navlun ücretleri ve gemi değerleri son derece düştü ve tanker piyasaları da düşüştü. Yalnızca bu değil, küresel mali kriz ticaret ve denizcilik finansmanının da tamamen yok olmasına neden oldu. 2009'un denizcilik alanında faaliyet gösteren herkes için en

zorlu dönemlerden biri olacağı konusunda şüphe yok."

Forumda ele alınacak konular şu sorular çerçevesinde şekillenecek: "Mevcut kargaşa ortamının anlaşılması ve iş faaliyetlerinin daha sakin sulara doğru yönlendirilmesi cesaret ve bilgi gerektirir. Bankalar ve diğer taraflarla olan ilişkiler daha önce hiç bu kadar önemli olmamıştı. Bankalar bu sert düşüşte destek sağlayacak mı? Bankalar yatırım fırsatları için yeni finansman sağlayacak mı? Türk gemi inşa sektörü bazı armatörler için bir yükümlülük haline mi geldi? Türk tersanelerinin sipariş defterindeki gemiler teslim edilebilecek mi? Daha güçlü konumda olan armatörler sıkıntılı dönemden fayda sağlayarak, ucuz varlıkları satın alacak mı?