

Asbest Yerine Cam Yünü

Glass Wool vs. Asbestos

Türkiye'de gemi söküm sanayisinde yaşanan sorunlar, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Kongre Merkezi'nde düzenlenen "Hedef Deniz Toplantıları" başlıklı panelde tartışıldı. 9 Kasım 2006 Perşembe günü gerçekleştirilen panelde, gemi söküm sanayisinin ekonomiyeye ve çevre sağlığına etkileri gemi sökücüler, akademisyenler ve çevreciler tarafından masaya yatırıldı.

Panelin açılış konuşmasını, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Müdürü Prof. Dr. Güldem Cerit ve Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Sami Kabaş yaptı. Moderatörlüğünü ekonomist Dr. Rüstü Bozkurt'un üstlendiği panelde, İstanbul Üniversitesi Deniz İşletmeleri Bölüm Başkanı Prof. Dr. Necmettin Akten, Dokuz Eylül Üniversitesi Çevre Mühendisliği Öğretim Üyesi Yard. Doç. Dr. Enver Küçükgül, Gemi Mühendisleri Odası İzmir Şube Başkanı Emrah Erginer, Tehlikeli Gemi Sökümü Önleme Girişimi Sözcüsü ve Kimya Mühendisleri Odası Ege Bölge Başkanı Ertuğrul Barka ve Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Meclis Üyesi Akın Kandemir konuşmacı olarak katıldı.

Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Sami Kabaş yaptığı konuşmada, gemi söküm sanayinin çevreye olan etkilerini azaltmak konusunda tüm dünyada sorun yaşandığını, çevreye veri-



lecek zararı bertaraf ederek bu işi yapmak durumunda olduklarını dile getirdi. Gemi sökümünü geri dönüşüm olarak değerlendirmek gerektiğini, ancak bu konuda bir mevzuat boşluğu bulunduğunu ifade eden Kabaş, "Türkiye'de gemi sökümünde daha iyi önlemlerin neler olacağı konusunda sürekli çalışma içindeyiz." dedi.

Gemi ölünce ne yapacağız?

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulu Müdürü Prof. Dr. Güldem Cerit, "Gemi sökümü denizciliğin olmazsa olmazlarından biridir. Ama çevre sağlığı açısından sektöre hep tereddütle bakılıyor. Gemiye kızaktan indirince uygulanıyor, tüm aşamalarında iyi oluyor da ölünce ne yapacağız?" diye konuştu.

Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Meclis Üyesi Akın Kandemir, Aliağa'daki gemi söküm tesislerinde en önemli şeyin can güvenliği olduğunu belirtirken, Tehlikeli Gemi Sökümü Önleme Girişimi Dönem Sözcüsü ve Kimya Mühendisleri Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ertuğrul Barka, Tür-

Problems of ship dismantling industry in Turkey have been discussed at a panel titled "Meetings Targeting the Sea" organized at the TMMOB Chamber of Mechanical Engineers Congress Center. In the panel held on Thursday, November 9, 2006, ship dismantlers, academicians and environmentalists discussed the effects of ship dismantling industry on the economy and environment.

Prof. Dr. Guldem Cerit, Director of Dokuz Eylul University School of Maritime Business and Management, and Sami Kabas, Prime Ministry Undersecretariat for Maritime Affairs General Director of Shipbuilding and Shipyards opened the panel discussions. Moderated by Dr. Rustu Bozkurt, economist, other contributors were President of Istanbul University Department of Maritime Establishments Prof. Dr. Necmettin Akten, Dokuz Eylul University Environmental Engineering Lecturer Assoc. Prof. Dr. Enver Kucukgul, Chamber of Shipbuilding Engineers Izmir Branch Chairman Emrah Erginer, Spokesman of the Dangerous Dismantling Prevention Initiative and

Chairman of the Chamber of Chemical Engineers Aegean Branch Ertugrul Barka and Assembly Member of the Chamber of Shipping Izmir Branch Akin Kandemir.

Sami Kabas, General Director of Shipbuilding and Shipyards, stated that reducing the effects of ship dismantling industry on the environment is an issue throughout the world, and that the sector must operate to eliminate the damage on the environment. Kabas emphasized that ship dismantling must be regarded as recycling, but that there is a lack of regulation on this issue, and he added: "We are examining continuously which better measures we can take in ship dismantling industry in Turkey".

What shall we do when ships die?

Prof. Dr. Guldem Cerit, Director of Dokuz Eylul University School of Maritime Business and Management, said: "Ship dismantling is a prerequisite of the maritime industry. But the industry is always regarded with skepticism due to environmental worries. We are very much affected when a ship is launched, and they are nice in all other stages, but what shall we do when they die?"

Assembly Member of the Chamber of Shipping Izmir Branch Akin Kandemir stated that the most important issue in the ship dismantling facilities in Aliaga is security, while Spokesman of the Dangerous Dismantling Prevention Initiative and

kiye'de sadece Türk Deniz Ticaret ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın filolarındaki gemilerin sökülmesini istediklerini aktardı..

Barka, her ülkenin kendi gemisini sökmesi gerektiğini vurgulayarak, "Kimsenin çöpünün burada sökülmesine taraf değilim. Aliğa'da 25 gemi söküm firması bulunuyor ve buradaki çalışma koşulları kötü. Bölgede acilen iyileştirme yapmak gerekiyor" diye konuştu.

Panelde konuşan İstanbul Üniversitesi Deniz İşletmeleri Bölüm Başkanı Prof. Dr. Necmettin Akten, gemi söküm konusunda kalıcı önlemler almak zorunda olduğumuzu vurguladı. Akten sözlerini şöyle sürdürdü: "Sektörden korkmamıza gerek yok. Türkiye hazırlıklar yaptığı sürece karlı çıkacaktır. Ama ulusal çıkarları korumak için çevrecilerin görüşüne de kulak verilmeli."

Gemi Mühendisleri Odası İzmir

Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Emrah Erginer, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün gemi yapımında çevreye zarar vermeyen malzemeler kullanılmasını istediğini, kendilerinin de gemide asbest değil cam yünü kullandıklarını aktardı. İngiltere'de gemi söküm sanayisini konu alan 100 sayfalık strateji belgesi hazırlandığına dikkat çeken Erginer, Türkiye'nin de böyle bir stratejiye ihtiyacı olduğunu vurguladı.

Son olarak söz alan Gemi Söküm Sanayicileri Derneği İkinci Başkanı Mustafa Erdil, Aliğa Söküm Tesisleri'ndeki eksikleri kısa sürede tamamladıklarını, bunu kamuoyuna göstermeye hazır olduklarını belirtti. Faaliyetlerinin uluslararası standartlarda olduğunu ifade eden Erdil, gemilerden uzman kişiler tarafından sökülen ve yasal prosedürlere uygun şekilde bertaraf edilen asbestten korkulmasına gerek olmadığını aktardı.

Chairman of the Chamber of Chemical Engineers Aegean Branch Ertugrul Barka said that they want to dismantle only the ships in the fleet of the Turkish Merchant Marine and of the Turkish Navy.

Barka emphasized that each country must dismantle its own ships. "We do not support to dismantle someone else's rubbish here. There are 25 ship dismantling companies in Aliaga, and working conditions are terrible here. Immediate improvements are required in the region", he said.

Speaking at the panel, Istanbul University Department of Maritime Establishments Prof. Dr. Necmettin Akten, affirmed that sustainable measures must be taken in ship dismantling. "There is no reason to be afraid of the sector. Turkey will profit as long as measures are taken. But we must give an ear to the voice of environmentalists to protect our national

interests", he suggested.

Chamber of Shipbuilding Engineers Izmir Branch Chairman Emrah Erginer stated that the International Maritime Organization requires the use of materials that do not harm the environment in shipbuilding, and they use not asbestos but glass wool on ships. Indicating that a strategy document of 100 pages is being prepared in the UK, Erginer added that Turkey also needs such a strategy.

Finally, Second President of the Ship Dismantling Industrialists' Association, Mustafa Erdil said that they eliminated the deficiencies in Aliaga Dismantling Facilities in a short while, and they are ready to present these to the public. Erdil claimed that their operations are at international standards, and that there is no reason to fear asbestos if it is dismantled by professionals from the ships and disposed of in accordance with the legal requirements.

Finship Türkiye Sektörün Hizmetinde Finship Turkey at Service

Denizcilik şirketlerine finansman ve finans danışmanlığı hizmetleri sağlamak amacıyla 2000 yılında Hollanda'da kurulan FinShip, yatırımcılara artık Türkiye'de de hizmet veriyor.

3 Kasım Cuma günü Büyük Kulüp'te gerçekleşen tanıtım kokteyliyle, FinShip Türkiye'nin denizcilik sektörüyle buluşması sağlandı.

FinShip bugüne kadar başta kuru ve dökme yük ile tanker ve konteyner piyasaları olmak üzere kimyasal, gaz taşımacılığı ve offshore / uzak yol römorkaj pazarlarında da rol aldı.



Hollanda, İskandinavya, Yunanistan, İtalya ve Almanya'daki küçük-orta ölçekli; Türkiye, Rusya, Baltık ve Karadeniz ülkelerindeki orta-büyük ölçekli armatörlük firmaları ile çalışan FinShip, bunların yanı sıra İngiltere, Hollanda ve Almanya'daki finansal kurum ile yatırımcılardan oluşan bir müşteri kitlesine sahip.

Established in Holland to provide financing and financial consultancy services to shipping companies in 2000, Finship now provides services to investors in Turkey as well. Finship Turkey was introduced to the Turkish shipping industry with a reception held at Buyuk Klup on November 3.

Finship has also played an important role in the major dry and bulk cargo markets, tanker and container markets, as well as in the chemical and gas transportation and offshore / ocean towage markets to date.

Working with small- and medium-scale shipping companies in Holland, Scandinavia, Greece, Italy and Germany, and with medium- and large-scale shipping companies in Turkey, Russia, and in Baltic and Black Sea countries, Finship also has a customer portfolio consisting of finance houses and investors in the UK, Holland and Germany.

Gemi Adamı Açığı: 5,000 Seafarer Shortage: 5,000

Ekim ayı İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis toplantısının en önemli gündem maddesini gemi adamı sıkıntısı oluşturdu. 5 Ekim 2006 Perşembe günü yapılan toplantıda gemi adamı sorunu masaya yatırılarak çözüm önerileri tartışıldı. Toplantının açılış konuşmasını yapan Meclis Başkanı Erol Yücel, kalifiye eleman açığının sıkıntılı bir boyuta geldiğini belirtti.

Türk Denizcilik Üniversitesi'ne YÖK tarafından izin verilmesini eleştiren Yücel şöyle konuştu: "BIMCO verilerine göre 2005 yılında gemi adamı eksikliği 5,000 rakamına ulaşmış durumda. 2015 yılında bu rakam 25,000'i bulacaktır. Yunanistan Deniz Ticaret Bakanlığı ve Yunanistan Deniz Ticaret Odası 2006-2007 yılında 1,300 öğrenci almayı kararlaştırdı. Ama 550 kişi müracaat etti. Buna rağmen ülkedeki ilgili resmi makamlar, daha çok talep gelmesi yönünde ortaklaşa çalışmalarını sürdürüyor. Bu durum ülkemize örnek olmalı."

Daha sonra kürsüye gelen Kaptan Tahir Sarioğlu, Gemi Adamları Sınav Merkezi (GASM)'nin belirlediği 75 puan bareminin hangi kriterlerde olduğuna anlam veremediğini belirtti. Zaten gereken eğitimleri almış olan öğrencilerin eh-

liyet için yeniden sınava alınmasının doğru olmadığını ifade ederken, bu sınırın 50'ye düşürülmesinin sorunu büyük ölçüde halledeceğini vurguladı. Sarioğlu ayrıca, mezun olan ve denizde çalışıp daha sonra karaya çıkan yetmiş elemanın, Kıyı Emniyeti VTS Merkezi'nde ve Denizcilik Müsteşarlığı'nda çalışmaya başlamasının sektörün belini kırdığını dile getirdi.

Sarioğlu'na cevap vermek için kürsüye gelen Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli, GASM ve puanlama konusunda çalışmaların devam ettiğini, yakın zamanda sonuçlanacağını bildirdi.

1980 İhtilali'yle şansımızı kaybettik

Armatörler Sendikası Başkanı İlhan Karavelioğlu ise gemi adamı eksikliğinin yeteri kadar okulun olmamasından kaynaklandığını belirterek şunları kaydetti: "Yunanistan'da 2.000 okul varken, ülkemizde bu rakam bir elin parmakları kadardır. Gerekli çözümleri üretebilmek için bir Denizcilik Eğitimi Master Planı hazırlanması zorunludur."

Okul sayısını artırmanın sorunu ortadan kaldırmayacağını söyleyen Kaptan Levent Akson Türkiye'nin denizcilik eğitimindeki şansını 1980 İhtilali ile kaybettiğini ifade etti. Akson, ihtilalden önce bu okullara lise eğitiminin ardından düzenlenen olgunluk sınavıyla öğrenci alındığını ve sınava, bu mesleği seven öğrencilerin girdiğini belirterek merkezi sınav sistemini eleştirdi.

Seaferer shortage was the most important issue on the agenda of the IMEAK Chamber of Shipping Assembly Meeting in October. The meeting was held on Thursday, October 5, 2006 and the problem of seafarer shortage and suggestions for a solution were discussed. Opening the meeting, Assembly Chairman Erol Yucel stated that qualified personnel shortage reached serious levels.

Criticizing that the Higher Education Council did not permit the establishment of a Turkish Maritime University, Yucel said: "According to data by BIMCO, the seamen shortage reached 5,000 in 2005. This figure will reach 25,000 in 2015. The Greek Ministry of Shipping and the Greek Chamber of Shipping decided to take 1,300 students in 2006-2007, but only 550 persons applied. Nevertheless, officials in Greece continue cooperating in order to increase the demand. This must constitute an example for our country."

Captain Tahir Sarioğlu, who took the floor after Yucel, said that he could not understand the 75-point limit determined by the Seafarers Examination Center (GASM). He stated that having already received the necessary education, it was not fair to examine the students once again for a license, and that reducing this limit to 50 points would effectively solve the problem. Sarioğlu added that it was a huge disadvantage for the sector, when qualified personnel start working in the Coastal Security VTS Center and the Undersecretariat for Maritime Affairs after their

graduation and having worked on the sea.

Istanbul Regional Director of the Turkish Undersecretariat for Maritime Affairs Cemalettin Seveli responded to Sarioğlu by indicating that the survey on GASM and grading continued, and would be finalized very soon.

We lost our chance after the 1980 coup d'état

President of the Turkish Shipowners' Union İlhan Karavelioğlu said that the seamen shortage arose from the insufficient number of schools, and added: "While 2,000 schools exist in Greece, you can count them with the fingers of your hand in Turkey! It is necessary to prepare a Maritime Education Master Plan to produce required solutions."

Emphasizing that increasing the number of schools would not eliminate the problem, Captain Levent Akson said that Turkey lost her chance in maritime education after the coup d'état in 1980. Akson said that before the coup d'état, students were admitted to these schools by a qualification examination after high school education, and the students who liked this profession participated in the examination. He also criticized the central examination system in the country.



Erol Yücel



Levent Akson

Uydu Destekli Yazılım Programı

Satellite-Aided Software Program



Taner Aksoy

Global Sistem Yazılım ve Danışmanlık A.Ş., geliştirdiği ShipperNetix yazılım uygulaması kapsamında Arkas Denizcilik için yeni bir proje hazırlıyor.

Bir Türk yazılım firması tarafından Türk denizcilik ve armatörlük sektörü için geliştirilen ilk kurumsal yazılım uygulaması olan ShipperNetix, Arkas Denizcilik'in 18 gemisini kapsıyor.

Bu doğrultuda firmanın filosunda bulunan 18 geminin, uydu üzerinden ofisle bağlantısı gerçekleştirilecek. Sistemin amacı özellikle Arkas Denizcilik filosunun süreçlerini otomatize ederek, çalışanların zamanlarını performans ve verimliliği arttırmak yönünde kullanmalarını sağlamak.

ShipperNetix'te uydu iletişimi ile beraber satın alma taleplerinin takipleri, stok giriş-çıkışları, minimum stok seviyeleri, gemilere gönderilmesi gereken acil malzeme, evrak, belge takibi, uygunsuzluk raporları ve survey takipleri kolaylıkla yapılabilecek. Tüm filonun bilgisi tek bir merkezi yerde ve herkesin ulaşabileceği şekilde toplana-

arak standardize edilecek.

Global Sistem Yazılım ve Danışmanlık A.Ş. Genel Müdür Yardımcısı Taner Aksoy, ShipperNetix'in öncelikle Türk armatör firmaları düşünülerek, onların ihtiyaçları doğrultusunda geliştirildiğini belirtiyor. Yıllar boyunca yurt dışından alınan gemi yönetim sistemlerine alternatif yarattıklarını aktaran Aksoy, Türkiye'de bu tarz uygulamaları geliştiren şirketlerin sayısının da her geçen gün arttığını ifade ediyor.

Zorunluluktan doğan çözüm

Ham petrol taşıyan şirketlerin uyması gereken Tank Assessment kurallarının, Major Oil Company tarafından gemi yönetim programlarınınca takip edilmesi zorunluluğunu getirmesi, ShipperNetix'in çıkış noktasını oluşturuyor. Sistem, gemi planlı bakım işlerinin tutulması, gemi stoklarının takibi, gemilerden requestlerin alınması ve kotasyon, sipariş süreçlerinin merkez ofiste yürütülmesi konularında armatöre önemli faydalar sağlıyor. Ayrıca sefer ile ilgili tüm aşamaların gemiden In-Marsat Uydusu üzerinden bağlantı ile gelen bilgilerle adım adım izlenebilmesi, performans raporları, yakıt tüketimleri, kaptanın seyir defteri, mürettebat bilgileri, Finansal Running Cost Analizleri ile seyir güvenliğinde ve performansında söz sahibi oluyor.

Global System Software and Consulting Inc. prepares a new project for Arkas Shipping within the scope of the software application called "ShipperNetix", which is developed by the company.

ShipperNetix, the first institutional software application developed by a Turkish software company for the Turkish marine and shipping industries, covers 18 vessels of Arkas Shipping.

In this direction, 18 ships in the fleet of the company will be connected to the office via a satellite. Purpose of the system is primarily to optimize processes of the Arkas Shipping's fleet, and to enable its employees to use their time in order to increase performance and productivity.

ShipperNetix can perform follow-up of purchasing orders, stock inputs and outputs, minimum stock levels, emergency materials to be sent to the vessels, document and file follow-ups, non-compliance reports and survey follow-ups easily by means of satellite communication. Information from the whole fleet will be gathered and standardized in one central location, enabling access of everybody.

Taner Aksoy, Deputy Managing Director of Global System Software and

Consulting Inc. stated that ShipperNetix was developed to meet the needs of the Turkish shipping companies especially. Indicating that they created an alternative to the ship management systems purchased from abroad for years, Aksoy emphasized that the number of companies developing this kind of applications in Turkey increased every day.

A solution emerging from an obligation

The starting point of ShipperNetix lies in the obligation brought by Major Oil Company to pursue the Tank Assessment rules to be obeyed by crude oil transporting companies by means of a ship management software. The system provides significant benefits to shipowners in performance of planned maintenance works on vessels, tracking of ship's stocks, receipt of requests from ships and quotations, and performance of order procedures at the head office. Furthermore, it manages the step by step follow-up of all information coming from vessels via InMarsat Satellite relating to the voyage, performance reports, fuel consumption, captain's logbook, crew information, Financial Running Cost Analyses and sailing security and performance.

Kılavuz Kaptanlar Derneği'nde Yeni Dönem

A New Period at Maritime Pilots Association

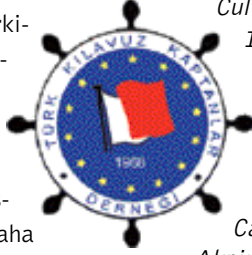
Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin 28. Dönem Genel Kurulu 12 Kasım 2006 tarihinde yapıldı. Üsküdar Belediyesi Ünalın Kültür Merkezi'nde gerçekleşen kurulu Kaptan Cahit İstikbal ve ekibi kazandı. Yeni yönetim Cahit İstikbal, İsmail Akpınar, A. Haydar Yüce, Orhan Can Kumralbaş, Ziya Karadüven, Muhammer Arslantürk, Okan Cincik'tan oluştu.

Cahit İstikbal Kimdir?

6 Mart 1963 tarihinde Rize'de doğan İstikbal, 1983 yılında Yüksek Denizcilik Okulu'nu bitirdi. Mezuniyetinden sonra D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'ye ait yük gemilerinde 2. ve 3. zabıt olarak görev yaptı. 1984 yı-

lında yine D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'ye ait Burdur ve Sait Özege adlı gemilerde 3. Kaptan olarak çalıştı.

1986 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri Denizyolları İşletmesi'ne başvurarak, yolcu gemilerinde çalışmaya başladı. Daha sonra kılavuz kaptan olmak üzere İstanbul Liman İşletmesi'ne başvurdu. 1996 yılından itibaren kılavuz kaptan olarak İstanbul ve Çanakkale boğazlarında çalıştı. 2002 yılından bu yana ise Liman Kılavuz Kaptanı olarak İstanbul Limanı'nda görev yapıyor.



The 28th General Assembly of the Turkish Maritime Pilots Association was held at Uskudar Municipality Unalan Culture Center on November 12, 2006. Captain Cahit İstikbal and his team won the election held during the assembly. The new board of directors consisted of Cahit İstikbal, İsmail Akpınar, A. Haydar Yuce, Orhan Can Kumralbas, Ziya Karadüven, Muhammer Arslanturk and Okan Cincik.

Who is Cahit İstikbal?

Born in Rize on March 6, 1963, İstikbal graduated from the Maritime School of Higher Education in 1983. Following

his graduation, he served as second and third officer on board the cargo vessels of the Turkish Cargo Lines. Then in 1984, he served as Third Master on board Turkish Cargo Lines' vessels named Burdur and Sait Özege.

In 1986, he submitted an application to the Turkish Maritime Lines to serve on board passenger ships. Later, he applied to Istanbul Port Administration to become a pilot. He served as pilot at Istanbul Strait (the Bosphorus) and the Çanakkale Strait (the Dardanelles) as from 1996. And he has served as Port Pilot at the Port of Istanbul since 2002.

Ortadoğu'ya Ring Seferler Round Voyage to the Middle East



İsmail Duman

Ortadoğu limanlarına başlattığı seferlerle sektöre yeni bir açılım getiren Es Denizcilik, bu hatlarda kullanılmak üzere yeni gemi almayı planlıyor. Mısır, İsrail ve Lübnan'ın çeşitli limanlarına LPG tankları, köprü malzemeleri, galvanizli sac taşıyan firma, iki tane 2,500 tonluk gemi alarak ring seferler yapmaya hazırlanıyor.

Konu hakkında görüşüne başvurduğumuz Es Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Duman, "Kendi hattımda kendi işimi yapmak ve bir gemimi İsrail'de diğerini Beyrut'ta çalıştırmak istiyorum." diyor. Önümüzdeki 2-3 yıl içinde sadece Beyrut Limanı'na gidecek olan 40,000 m³ sunta, bu miktarın yarısı kadar da İsrail'e gidecek malzeme bulunduğunu ifade eden Duman, Filistinliler'in

olduğu bölgelerdeki inşaat alanlarının açılmaya başlayacağını ve hedefinin bu yükleri taşımak olduğunu söylüyor.

Bu bölgelerdeki potansiyeli kullanmak için Türkiye'deki ihracatçı firmalara çok iş düştüğünü belirten Duman, Kasım ayı itibarıyla Türkiye'deki bütün ihracatçılara, firmasının çalışma sistemini yeniden anlatıp, danışmanlık hizmeti vermeyi düşünüyor. "Şu anda İsrail'de çalıştığımız firma, oradaki gazetelere ilanlarımızı verdi. Amacımız tanıtımlarımızı sürdürüp daha iyiye gitmek. Diğer firmalar riskli olduğu için bu bölgelerde çalışmaya cesaret edemiyor. Aslında risk yok, ancak dikkat edilmesi gereken hususlar var. Örneğin İsrail'e gönderdiğim bir gemiyi Beyrut'a göndermemeliyim. Çünkü Araplar kendi aralarında anlaşmıyorlar."

Diğer yandan Kıbrıs'a yılda 1,500 ton mermer, aylık 450 ton civarında da galvanizli sac götüren Es Denizcilik, Kıbrıs seferlerine uzun vadede devam etmeyi planlıyor. Kıbrıs'ın potansiyelinin artma yönünde olduğunu ifade eden Duman İskenderun-Kıbrıs arası da bir hat projesi olduğunu belirtiyor.

Introducing a breathe of fresh air into the shipping industry with the newly launched services to the ports in the Middle East, Es Shipping plans to purchase new vessels for use on these lines. Carrying LPG tanks, bridge materials and galvanized plates to Egyptian, Israeli and Lebanese ports, the company prepares for arranging round voyages to the region by purchasing two 2,500 dwt vessels.

We had an interview with Ismail Duman, Chairman of Es Shipping, about these new services of the company. Duman said, "I want to do my own business on my own line and to operate one of the vessels in Israel and the other in Beirut." Stating that there were 40,000 m³ of fiberboards to be carried only to the Port of Beirut and materials of half that amount to be carried to Israel in the next 2 to 3 years. Duman said construction sites would open in regions where the Palestinians live and that they aimed to carry those cargoes.

Duman further said the Turkish export companies had a lot to do

to make the best use of the potentials in these regions. The Chairman plans to re-explain the operating system of his company to all exporters in Turkey and to provide consultancy services in that respect. "The company we work with in Israel placed our ads in newspapers published there. Our objective is to continue our advertising activities to perform better. Other companies do not dare to work in such regions, due to existence of high risks. As a matter of fact, there are no risks. However, one point that should be borne in mind is that I should never send a vessel that goes to Israel, to Beirut at the same time. Because, the Arabians are unable to get along with each other," added Duman.

Carrying 1,500 tons of marble annually and around 450 tons of galvanized plates monthly to Cyprus on the other hand, Es Shipping plans to continue its services to Cyprus on the long-term. Stating that the potentials of the Cyprus tend to increase, Duman said they had a project for establishing a line between Iskenderun and Cyprus.

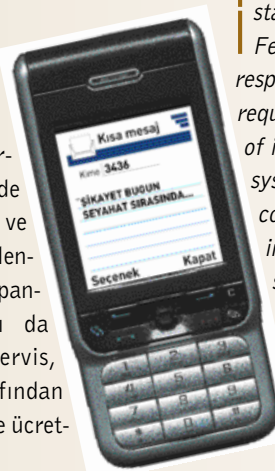
İDO'dan Teknolojik Hizmet Technological Service from IDO

İDO, yolcularının şikayetlerini, istek ve önerilerini yeni bir hizmetle yanıtlamayı amaçlıyor. 3436 bilgi mesaj servisi ile yolcu şikayetlerine anında geri dönüş sağlamayı hedefleyen İDO, bu sayede deniz ulaşımına yeni bir boyut getirecek.

Kısa bilgi servisinden yararlanabilmek için, Şikayet yazıp boşluk bırakarak şikayet konusunu belirtmek ve 3436 kısa mesaj numarasına SMS göndermek yeterli. Gönderilen mesajın ardından

anında yollanacak ileti ile şikayet cevaplandırılacak.

İDO bilgilendirme servisinde ayrıca, istek ve öneriler değerlendirilerek, kampanya duyuruları da yapılacak. Servis, Turkcell tarafından 2 kısa mesaj ile ücretlendirilecek.



Istanbul Seabuses and Fast Ferries, Inc. (IDO) aims to respond to the complaints, requests and recommendations of its passengers through a new system. Aiming to act on the complaints of the passengers immediately with the 3436 short message service, IDO introduces a new dimension in marine transportation.

To use the short information service, it will be sufficient to specify the

subject of the complaint with a short message (SMS) and to send it to the service number 3436 by mobile phone. The complaint will be immediately responded to through a message to be sent right away.

IDO information service will also be used for evaluation of requests and recommendations of passengers, and for announcing campaigns, etc. The service will be charged with 2 SMS fees by Turkcell.

Fikret Kızılok'un Anısı Yaşıyor Fikret Kızılok's memory lives with us

Bu yıl üçüncüsü düzenlenen Fikret Kızılok Kupası yarışları 11-12 Kasım 2006 tarihlerinde Bodrum parkurunda yapıldı.

Üçüncü Fikret Kızılok Kupası'nda Ankara, Denizli, İstanbul ve Marmaris Yelken Kulübü, Türkiye Açıkdeniz Yarış Kulübü ve Ege Açıkdeniz Yat Kulübü sporcularının da yer aldığı 19 tekne IRC1, IRC2 ve Destek sınıflarında mücadele etti. Yarışa Fikret Kızılok'un oğlu Yağmur Kızılok da Eylül Teknesi ile katıldı.

12 Kasım akşamı Marina Yacht Club'de gerçekleşen ödül töreninde, overall'da birinci olan Yeşil-Camel Active Teknesi, ikinci olan Aquavit Teknesi



ve üçüncü olan Şah-Mat Kahve Dünyası Teknesi ekipleri ile gruplarda dereceye girenlere ödülleri, Fikret Kızılok'un oğlu Yağmur Kızılok tarafından sunuldu.

Third Fikret Kızılok Cup races took place on November 11 and 12, 2006, in Bodrum.

19 boats participated in the race for the 3rd Fikret Kızılok Cup, including Istanbul and Marmaris Sailing Clubs, Turkey Mediterranean Yachting Club, and Aegean Open Sea Yachting Club, and raced under IRC1, IRC2 and L.O.A. classes. Fikret Kızılok's son Mr. Yagmur Kızılok raced with his boat named "Eylul" (September).

The award ceremony took place at Marina Yacht Club in the evening on November 12; the winner was Yeşil-Camel Active in overall category, Aquavit came second and Sah-mat Kahve Dünyası came third. Winners received their prizes from Mr. Yagmur Kızılok.

Üçüncü Fikret Kızılok Kupası

Overall Sonuçları // Here are the overall race results by classes of the 3rd Fikret Kızılok Cup:

1. Yeşil Camel Active Teknesi ile M. Şükrü Yılmaz ve ekibi // M.Şukru Yılmaz and his team with their boat "Camel Active"
2. Aquavit Teknesi ile Hakan Börtecene ve ekibi//Hakan Bortecene and his team with their boat "Aquavit"
3. Şahmat Kahve Dünyası Teknesi ile Gökhan Kurtul ve ekibi // Gokhan Kurtul and his team with their boat "Sahmat Kahve Dünyası"

Üçüncü Fikret Kızılok Kupası

Derece Sonuçları // The results of other classes of the 3rd Fikret Kızılok Cup:

Irc 1 - Sarı Bayrak // Yellow Flag

Şahmat-Kahve Dünyası / Gökhan Kurtul
Diva / Osman Yiğit
Aquavit / Hakan Börtecene

Irc 2 - Mavi Bayrak // Blue Flag

Yeşil Camel Active / M. Şükrü Yılmaz
Berk / Kemal Kurum
Sünger / Meral Türkoğlu

Destek - Yeşil Bayrak

Canış / Fatih Özdil
Elifim 2 / Ali Boz
Eolos / Aydın Salur

BV Ulusal Denizcilik Komitesi Kuruldu

BV National Maritime Committee Established



Bernard Anne, Didier Chaleat, Sualp Ürkmez, Tamer Kiran, François Cadjou

Uluslararası belgelendirme ve klaslama kuruluşu Bureau Veritas, Türkiye'de Ulusal Denizcilik Komitesi kurdu. 26 Ekim 2006 tarihinde Feriye Toplantı Salonu'nda gerçekleşen organizasyonda Sualp Ürkmez başkan, Tamer Kiran başkan yardımcısı, Bernard Anne başkan vekili ve Kerem Kiper genel sekreter seçildi.

Klas kuruluşu ve otoriteler ile denizcilik kuruluşlarının ilişkilerini desteklemek ve geliştirmek hedefiyle hareket eden kuruluş, 2006 yılı başında Türkiye'de Ulusal Denizcilik Komitesi kurmaya karar verdi. Daha önce Fransa, İngiltere, Almanya, Hollanda, İtalya, Danimarka, İspanya, Norveç, Japonya, Kore, Çin gibi ülkelerde ulusal ve teknik komiteler kuran Bureau Veritas, komiteyle ilgili çalışmalarına Temmuz ayında başladı. Kuruluşun önerisini Türkiye'den 30 kişi kabul ederek komitenin üyesi oldu.

Komite üyelerinin ve davetlilerin yer aldığı toplantıda, kuruluşun Paris Merkez Ofisi Başkan Yardımcısı ve Deniz Bölümü Genel Müdürü Bernard Anne ile Deniz Batı Bölgesi Başkan Yardımcısı Didier Chaleat da yer aldı. Anne, yaptığı konuşmada armatörler ve tersaneler arasındaki iş birliğinin önemini vurgulayarak, sektörün gelişiminin ilişkilerin gelişimine bağlı olduğunu belirtti. Bureau Veritas'ın faaliyetleriyle ilgili de bilgi veren Anne, kuruluşun Ekim 2006 itibarıyla 7408 gemi klasladığını ve market oranının %11'ine sahip olduğunu aktardı.

The international certification and classification society Bureau Veritas established a National Maritime Committee in Turkey. At a meeting held at the Feriye Assembly Hall on October 26, 2006, Sualp Ürkmez was elected as Chairman, Tamer Kiran as Vice Chairman, Bernard Anne as Deputy Chairman and Kerem Kiper as Secretary General.

Aiming to provide support to and develop the relations between classification societies and authorities and the shipping companies, the Society decided by the beginning of 2006 to establish a National Maritime Committee in Turkey. Having

already established national and technical committees in countries such as France, the U.K., Germany, the Netherlands, Italy, Denmark, Spain, Norway, Japan, Korea, and China, Bureau Veritas commenced its operations relating to the committee in July. Total of 30 individuals from Turkey have accepted the proposal of the Society and become a member of the committee.

The meeting was attended by the members of the committee and the guests, as well as Bernard Anne, the Executive Vice-President of the Paris Head Office of Bureau Veritas and the Managing Director of BV's Marine Division, and Didier Chaleat, BV's Vice President responsible for the Marine West Zone. In his speech he delivered at the meeting, Anne pointed out the importance of the relations between the shipowners and shipyards and stated that the development of the industry depended on the development of the relations. Providing information about the activities of BV, Anne said total of 7,408 ships were classed by the Society, and their market share was 11% as of October 2006.



Akport Demiryolu Ağına Bağlanıyor Akport to Connect to Railway

Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş., Tekirdağ il merkezi ni kapsayan demir yolu projesiyle Avrupa ve Anadolu'yu birbirine bağlayacak.

Devlet Demiryolları tarafından hizmete sokulacak vagon taşıyan ro-ro gemileri ile Derince-Bandırma-Tekirdağ arasında vagon taşımacılığı yapılacak. Böylece, Derince ve Bandırma limanlarından gelen vagonlar; liman üzerinden Avrupa'ya, Avrupa'dan gelen vagonlar da aynı şekilde Ege ve Anadolu'ya gidecek.

İhalesi Botek-Mega-Aksa konsorsiyumu tarafından alınan Tekirdağ - Muratlı Büyükkarıştıran demiryolu projesinin kamulaştırma işleri tamamlandı. Demiryolunun yapımı DLH tarafından 20 Ekim 2006 tarihinde ihale edildi. Şu günlerde sonuçlanması beklenen ihalenin ardından projenin müteahhit firması belirlenecek. Demiryolu 2007 yılı sonunda işletmeye açılacak.

Böylece Marmara Denizi'nin Avrupa tarafından demiryolu bağlantısı

bulunan tek liman Akport Tekirdağ Limanı olacak.

Akport Tekirdağ Limanı

Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş., 1968 yılında kurulan Tekirdağ Limanı'nı 1997 yılında Türkiye Denizcilik İşletmesi'nden devralan Akkök Grubu tarafından kuruldu. Şu anda 100 dönüm terminal sahasına sahip olan liman, karışık yük, dökme yük, konteyner ve ro-ro hizmetleri veriyor. Yıllık konteyner eleme kapasitesi 180,000 teu olan liman, demiryolu projesinin hayata geçmesiyle kapasitesini artıracak.

Uzun vadede genel antrepoculuk faaliyetini hem dökme yük hem de sıvı yüklerle genişletmek ve konteyner hizmetinde limanı bir "ana liman" haline getirmek amaçlanıyor. Limanda şu an Tekirdağ-Bandırma arasında çalışan ro-ro gemileri ile Güney Marmara ve Trakya Bölgesi'nde karşılıklı olarak günde iki sefer yapılıyor. Güney Marmara'da mevcut fabrikaların Akport'a gelen yükleri ro-ro vasıtasıyla bu fabrikalara taşıyor.

Akport Tekirdag Port Operations, Inc. will

connect Europe and Anatolia with the railway project in Tekirdag provincial center. Wagon transportation services will be provided between Derince-Bandırma-Tekirdag, with the ro-ro vessels to be commissioned by the Turkish State Railways. Thus, the wagons arriving from Derince and Bandırma ports will continue on to Europe via the port and likewise, wagons arriving from Europe will in the same manner be directed to the Aegean region and Anatolia.

Expropriation works for the Tekirdag - Muratlı Büyükkarıştıran railway project, for which the tender was awarded to Botek-Mega-Aksa consortium, has been completed and was put out to tender by DLH for the construction of the railroad on October 20, 2006. The tender will be concluded soon and the contracting firm will be announced. The railway will be commissioned by the end of 2007. Thus, Akport Tekirdag Port

will be the only port having railway connection on the European coast of the Sea of Marmara.

Akport Tekirdag Port....

Akport Tekirdag Port Operations, Inc. was founded by Akkok Group, taking over Tekirdag Port, which was established in 1968, from Turkish Maritime Organization in 1997. The port, currently having 100,000 m² of terminal area, provides general cargo, bulk cargo, container and ro-ro services. The port will increase its annual handling capacity, which is 180,000 teus, with this project.

On the long-term, it is targeted to turn the port into a "hub port" in container services by expanding the warehousing activities in both bulk and liquid cargo. The Thrace Region and South Marmara are currently connected with ro-ro vessels providing services between Tekirdag and Bandırma. Cargoes of factories located in South Marmara are delivered from Akport to their destinations via Ro-Ro vessels.



DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından 2004 yılında yatırım programına alınan ve 27 Haziran 2006 tarihinde ihaleye çıkarılan Yenicağ Tersanesi'nin temeli, bu ay içinde atılacak. Karadeniz Bölgesi'nin en büyük tersanesi olacak Yenicağ, Trabzon'un Sürmene ilçesinde kurulacak.

Tersanenin kurulacağı alan için, denizin 285,000 m²'lik bölümüne dolgu yapılacağı belirtiliyor. Yaklaşık 42 milyon YTL'ye mal olması beklenen tersane, yan sanayi ile birlikte 5,000 kişiye istihdam sağlayacak.

Yenicağ Tersanesi'nde yılda yaklaşık 90 adet gemi inşa edilecek. 10,000 dwt ve daha büyük kapasiteli gemilerin yapılabileceği tersanede, yılda yaklaşık 200 adet geminin bakım ve onarımı gerçekleştirilecek. Bakım-onarım için 200 m boyunda, 40 m genişliğinde ve 10 m draftındaki gemilere uygun kuru havuz da proje kapsamında yer alıyor. Ayrıca tersane gemi inşasının yanı sıra, gerektiğinde limanlama yapacak gemiler için rıhtım alanlarına sahip olacak ve liman görevi de gerçekleştirecek.



Era Bodrum Yelken Kulübü'nün düzenlediği 18. Bodrum Kupası Yat Yarışları 14-18 Ekim günlerinde yapıldı. 5 gün süren ve 4 etaptan oluşan Akdeniz'in en büyük organizasyonlarından biri olan Bodrum Kupası Yat Yarışları'nda 100 yat yer aldı. Özellikle ahşap kiralık yatların yolcuları ile birlikte katıldığı yarışlar, bu yıl yaklaşık 3,000 kişi tarafından izlendi.

Yarışların ilk gününde 20 millik Bodrum - Çökertme etabı geçildi. İkinci gün rota, Çökert-

me - İngiliz Limanı'na çevrildi. 16 mil olan ikinci etabın ardından yatlar, İngiliz Limanı'ndan Kisebükü'ne kadar 17,5 millik mesafede yarıştı. Yarışların son etabının yapıldığı 18 Ekim Çarşamba günü ise rota Kisebükü - Turgutreis'e yöneldi. Yarışmanın ödül töreni ise D-Marin Turgutreis'te gerçekleşti.

Bodrum Kupası'nı geçtiğimiz yılın galibi olan Randa yatı kazandı. Randa ekibi, Bodrum Kupası'nı üçüncü kez kazandığı için Regatta bayrağını ömür boyu saklama hakkını elde etti.

Karadeniz'in En Büyüğü Olacak It shall be the biggest in Black Sea

The foundation of Yenicağ Shipyard, which was included in the investment program in 2004 by the Directorate General for Railroad, Port and Airport Construction and put out to tender on 27th June 2006, will be laid this month. Yenicağ Shipyard to be established in Sürmene, Trabzon will be the biggest in the Black Sea Basin.

It is reported that an area of 285,000 m² will be reclaimed for the construction of the yard. The shipyard, which is estimated to cost 42 million YTL, will create employment opportunities for total of

around 5,000 people along with the supplier industries.

Yenicağ Shipyard will build approximately 90 ships annually. And the shipyard's capacity will allow construction of 10,000 dwt and larger vessels, as well as the repair and maintenance of over 200 vessels. The project also includes a dry dock for vessels up to 200 m in length, 40 m in breadth and 10 m in draft, for repair and maintenance purposes. In addition to shipbuilding, when necessary, the yard will serve as a port with quays to be built for the purpose.

Bodrum'da Yelkenler Fora Sails Unfurled in Bodrum

The 18th Bodrum Cup Regatta organized by Era Bodrum Sailing Club was held between October 14 and 18 this year.

Consisting of 4 laps, the regatta lasts five days and is one of the biggest organizations in the Mediterranean. Total of 100 yachts participated in the event and around 3,000 people watched the regatta, in which particularly the wooden charter yachts participate with their passengers, this year.

The 20-mile Bodrum-Cökertme lap was run on the first day of the regatta. On the second day, the course of the yachts was turned to the British Port

(İngiliz Limanı). Following the completion of the second lap, which was total of 16 miles, the yachts raced along a distance of 17.5 miles from the British Port to Kisebuku. On Wednesday, October 18, on which the last lap of the race was run, the course of the boats was from Kisebuku to Turgutreis. The award ceremony of the regatta was held at D-Marin Turgutreis.

The yacht named Randa, the last year's winner, came first again. Having won the cup for the third time, the team of Randa thus achieved the right to keep the Regatta Pennant forever.

Denizcilikte Uzmanlaşma Kararı

Specializing In Marine Industry

“Denizcilik sektöründe tamamen uzmanlaşma yönünde yapılanma hedefindeyiz ve adım adım bu projemizi gerçekleştiriyoruz.”

Mas Grup; 1977’den bu yana aralıksız olarak tesisat sektöründe hizmet veriyor. Kendisini suyun ve enerjinin etkin kullanımına, bu yolla da yaşam kaynaklarının korunmasına adanmışlığını belirten Grup, Mas Pompa Sanayi A.Ş. ve Daf Döküm Armatür ve Fenni Makinalar Sanayi ve Ticaret A.Ş. olarak SMM Hamburg 2006 Fuarı’nda idi.

Mas Pompa Sanayi A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tayfun Başaran, SMM’in dünyanın en önemli fuarlarından biri olduğunu vurguladı. Denizcilik sektöründe ekipmanlarını broşür ve katalog gibi görsel malzemelerle ifade edebildiklerini, ancak bu fuarda, ziyaretçilerin gördükleri ürünlere dokunabilme şanslarının da olduğunu söyleyen Başaran, bunun hem kendileri hem de ziyaretçiler için iyi bir fırsat olduğunu belirtti. Fuarda en çok ilgi çeken ürünlerinden birinin de yangın söndürme pompaları olduğunu söyleyen Başaran, “Bu ürünümüz kompakt ve hafif olduğu için alternatiflerine göre üstünlük sağlamış oluyor.” şeklinde konuştu.

Başaran ayrıca, “Biz yıllardır denizcilik sektöründe pompa üreticisi olarak hizmet veriyoruz. Bu yılbaşında aldığımız karar doğrultusunda tamamen bu konuda uzmanlaşma yönünde yapılanmaya gitme hedefi



Tayfun Başaran

oluşturduk ve adım adım bu projemizi gerçekleştiriyoruz. Bir Norveç firmasıyla yangın söndürme gemileri için Fuar’da da sergilediğimiz pompaları geliştirdik. Spesifik konuları seçip uzmanlaşma yoluna gidiyoruz. New York ve Singapur’a da pompa veriyoruz.” açıklamasında bulundu.

Ana firmaları Mas Pompa Sanayi A.Ş. olan 30 yıllık bir geçmiş bulunan Grup 7 tane firmadan oluşuyor. Aynı sektör içinde yatay firma olan Daf ise bina teknolojisine yönelik basınçlı tanklar, ısıtma-soğutma sistemleri ve hidrofor sistemleri ürünler üretiyor.

Şirket bünyesinde 1 profesör, 4 danışman, 26 mühendis, 16 teknisyen ve 118 çalışan bulunuyor. Toplam üretim alanı 8,000 m² olan şirketin üretim kapasitesi yılda 45,000 pompa olarak ifade ediliyor.

SMM 2006, the visitors had the chance to see and touch the products, which was a great opportunity both for themselves and the visitors. Stating that the fire extinguishing pumps were one of the product groups that drew great interest at the fair, Basaran said, “This product has advantages over its alternatives with its lightweight and compact structure.”

“We have served the maritime industry as a manufacturer of pumps for many years. In line with the decision we took by the beginning of this year, we aim to get specialized in this field completely and attain this target step by step. In cooperation with a Norwegian company, we have developed pumps, which we also exhibited at the SMM 2006, for fire extinguishing boats. We choose specific areas and get specialized in them. We also sell pumps to customers in New York and Singapore,” Basaran added.

The Mas Group has provided services in the installation sector since 1977. Stating that they are committed to enabling efficient use of water and energy, and thus to protect the sources of life, the Group participated in the SMM Hamburg 2006 with the companies Mas Pump Industry Inc., and Daf Cast Fixtures and Technological Machinery Industry & Trade Inc. Tayfun Basaran, Vice Chairman of the Board of Directors of Mas Pump Industry Inc., described the fair as one of the key events in the world and said that they could only showcase their products aimed at the maritime industry only with visual materials such as brochures and catalogues, but that at the

With the parent company Mas Pump Industry Inc., the Group has a history of 30 years and consists of total of 7 companies. As a horizontal company in the same sector, Daf manufactures products intended for building technologies. For example, pressurized tanks, heating-cooling systems, and pressure tanks, etc.

The company has 1 professor, 4 consultants, 26 engineers, 16 technicians, and 118 workers in its structure. With a total production area of 8,000 square meters, the company has an annual production capacity of 45,000 pumps.

Yatırımlara Devam

Continuous Investment



Erkan Selah

"Fuara 3 yıl arka arkaya katılarak Türkiye'yi temsil eden tek gemi inşa tersanesiydik. Bu sene diğer tersanelerle birlikte Türkiye'yi temsil etmekten ve bu beraberliğin yarattığı sinerjiyi yaymaktan gurur duyuyoruz."

Türkiye'ye fuarda büyük ilgi olduğunu ve bunun önümüzdeki yıllarda daha da artacağını düşünen Selah Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Selah ile SMM 2006 Fuarı sırasında yeni projeleri üzerine sohbet ettik.

Selah Tersanesi olarak uluslararası deniz ticaretinde kendini ispatlamış projelerinin olduğunu ve bu tip projelerine devam edeceklerini vurgulayan Selah, bir iş birliği doğrultusunda kendi gemilerini yapacaklarını ve kurdukları işletme şirketi ile de bu gemilerini işleteceklerini belirtti. 7,100 tonluk bir kimyasal tankerle bu projeye adım atan tersane, sonrasında 10,000 - 12,000 tonluk tankerler serisinin yapımına başlayacak. 2008 yılında da tersanedeki yatırım planlarını gerçekleştirecek olan Selah, "Bir kızıgı-

mızı iptal edip ıslak-kuru havuza dönüştürüp 50,000 - 60,000 tonluk gemileri yapabilecek kapasiteye çıkaracağız." şeklinde konuşuyor.

Tersane'nin 2008'den sonrası için yeni siparişler almaya devam ettiğini söyleyen Erkan Selah, 2010'dan sonra Türkiye'deki diğer tersanelerin de kendi gemilerini yaptığı sürece dünya pastasından bugüne kadar alamadığı ama hakettiği payı alacaklarını düşünüyor ve "Biz rekabetçiliğimizi kendi kulvarımızda devam ettireceğiz çünkü özel gemiler yapıyoruz." diyerek konuşmasını sürdürüyor.

Mersin Taşucu'nda açılması planlanan tersane hakkında Erkan Selah üzgün ve şu yorumda bulunuyor: "Mersin'deki tersane talihsiz bir şekilde siyasetin kurbanı oldu. Birkaç kişinin şahsi kapisinden dolayı Türkiye'nin en büyük tersanelerinden biri olabilecek bu tersanenin açılmasına engel yaratıldı. Belediyenin yanlış tutumundan dolayı olay bu duruma geldi. Petrol taşımacılığının çok yoğun olduğu bu bölgede böyle bir tersaneye büyük ihtiyaç var. Dünyanın ve Türkiye'nin birçok yerinde çok modern tersaneler kuruluyor, Türk ekonomisine ve insanına büyük katkı sağlıyor. Taşucu bundan mahrum bırakıldı. Halk bunu zamanı geldiğinde değerlendirecektir diye düşünüyorum. Biz de yatırımımızı Türkiye'nin başka bir yerine kaydırmayı düşünüyoruz. Bununla ilgili ciddi projelerimiz de var."

"We were the only shipyard that participated in the exhibition 3 years in a row. This year we were proud of representing Turkey with the other shipyards and spreading the synergy that this alliance creates."

Erkan Selah, the chairman of the Board of Directors of Selah Shipyard, with whom we had a chat during the SMM 2006 exhibition with regard to his new projects, stated that, the interest in Turkey towards the exhibition was great and that this interest will heighten and continue in the coming years.

Selah emphasized that, as Selah Shipyard, they had proven projects in the international maritime trade and that they would continue to develop projects of this type and added that they would be building their own ships in line with a cooperation that has been established and they would be operating these ships via another operating company to be newly incorporated. The shipyard that took its first step towards accomplishing this project started building a chemical tanker of 7,100 dwt and later on a series of tankers ranging between 10,000 - 12,000 dwt will be built. Intending to realize their investment plans by the year 2008, Selah says, "We will cancel one of our slipways and turn it into a dry-wet dock and

have a capacity to build 50,000 - 60,000 dwt vessels".

Erkan Selah stated that the shipyard continues to take new orders for the period after 2008 and he thinks that as long as the other shipyards in Turkey build their own ships after the year 2010, then they would be able to get the share that they well deserve from this whole big cake and he continued by saying, "We will compete in our own track as we build specialized ships".

Erkan Selah feels sad about the shipyard that will be opening at Mersin Tasucu and he makes the following remark, "The shipyard in Mersin has become a political victim. In spite of being one of the biggest shipyards in Turkey because of a personal whim of a few people, its opening was prevented. And the situation has reached this stage due to the mishandling of the Municipality. In this area where oil shipping is very heavy, there is a real need for such a shipyard. In Turkey and all over the world modern shipyards are being established and they contribute greatly to the Turkish economy and people. Tasucu has been deprived of it. I believe that when the time comes, the public will evaluate this situation. And we consider shifting our investment to another region in Turkey and we have serious projects with regard to this".

Antalya Limanı'nda Son Nokta

Last Point at Antalya Port

The Ortadoğu Antalya Port Management Inc., which had been put out to tender by the Turkish Savings Deposit Insurance Fund (TMSF) in July this year, was transferred to the Celebi Holding and Global Investment Holding joint venture that was awarded the contract for the tender at a signing ceremony held on October 31, 2006.

The Celebi Investment Consultancy and Management Inc., a subsidiary of the Celebi Holding, and Global Infrastructure Services and Management Inc., a subsidiary of the Global Investment Holding, has equal shares in the Ortadoğu Antalya Port Management Inc., which took

over the operating rights of the port for a period of 22 years. The company had submitted the highest bid with 60,500,000 dollars at the open bidding held.

7 million tourists per year

Having multi-purpose facilities and features such as cruise port, container port, bulk cargo port and marina, the Antalya Port plays an important role in trade in the region. The Antalya Port is located in the Antalya province that has a tourist population of 7 million per year and covers an area of 136,000 m². With an annual vessel capacity of around 3,000, the port has a yearly cargo handling capacity of 3 million tons.



Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu tarafından Temmuz ayında ihaleye çıkarılan Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş., 31 Ekim 2006 Salı günü yapılan imza töreniyle, ihaleyi kazanan Çelebi Holding A.Ş. ile Global Yatırım Holding A.Ş. ortaklığına devredildi.

Çelebi Holding iştiraki Çelebi Yatırım Danışmanlık ve İşletme A.Ş. ile Global Yatırım Holding A.Ş. iştiraki Global Altyapı Hizmetleri ve İşletmecilik A.Ş.'nin yarı yarıya ortak olduğu Akdeniz Liman İşletmeleri A.Ş. önümüzdeki 22 yıl boyunca limanın işletme hakkını dev-

raldı. Firma, Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri'nin devri için yapılan açık artırmada 60,500,000 dolar ile en yüksek teklifi vermişti.

Yılda 7 milyon turist

Kruvaziyer limanı, konteyner limanı, dökme yük ve marina gibi çok amaçlı özellikler taşıyan Antalya Limanı, bölge ticaretinde önemli bir rol oynuyor. Yılda 7 milyon yabancı turisti ağırlayan Antalya'da 136,000 m² alan üzerine kurulan limanın yıllık gemi kapasitesi yaklaşık 3,000. Limanın, yük elleçleme kapasitesi ise yıllık 3 milyon tonu buluyor.

Didim'de Yat Limanı Kuruluyor A New Marina in Didyma



İhalesi 1995 yılında tamamlanan Didim Yat Limanı'nın inşası başlıyor. İhaleyi alan Doğu Grubu'na Didim Kaymakamı Ali Çetin'in de katıldığı bir törenle marinanın yapıla-

cağı alan teslim edildi.

Karada 114, denizde 173 dönüm alanda inşa edilecek limanın denizde 550, karada 300 olmak üzere 850 yat kapasiteli olması planlanıyor. Yapı işleri devret modeliyle inşa edilecek olan Didim Yat Limanı'nın işletme hakkı 25 yıl boyunca Doğu Grubu'nda olacak. Yaklaşık 50 milyon dolara mal olacağı belirtilen marinanın inşasının 30 ay içinde tamamlanması hedefleniyor.

Construction of the Didim Marina, for which the tender was completed in 1995, begins. The land on which the marina would be established was delivered to Dogus Group, the company that obtained the contract for the tender, with a ceremony also attended by the Didyma District Governor Ali Cetin.

The marina that will be built on an area of 114,000 m² on

land and 173,000 m² on sea, will have total capacity of 850 yachts, 550 of which on sea and 300 on land. To be built on the basis of "Build-Operate-Transfer" (BOT) model, the marina will be under the operating right of the Dogus Group for a period of 25 years. The marina is reported to cost around 50 million dollars and the construction is aimed to be completed within 30 months.