

Karadeniz Havzası gelişiyor

Black Sea Basin Develops



Türkiye Bölgesel Ulaştırma Fuarı (TRTE) ve I&S Hazar ve Karadeniz Intermodal Konferansı 28 - 30 Nisan 2005 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlendi. Türkiye, Rusya, İran, Romanya, Kazakistan, Bulgaristan, Azerbaycan ve Gürcistan Ulaştırma Bakanlıkları, Devlet Denizcilik ve Demiryolu firmalarından pek çok bakan ve üst düzey yetkilinin katılımıyla gerçekleşen organizasyonda birçok panel düzenlendi.



Binali Yıldırım

Organizasyonun resmi açılışını yapan Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, "Ulaştırma 'kapıdan kapağa taşıma' ilkesi çerçevesinde büyük bir hızla konteynerleşme sürecinde. Bu süreç 'intermodalite' ve multimodal' ulaştırma kavramlarını ön plana çıkarıyor ve tedarik zinciri boyunca etkinliğin artırılmasında önemli. Ülkemiz batısında büyük bir üretim kapasitesine sahip ve satın almaya doymuş kalabalık bir toplum ile üretimi yetersiz tüketime aç kalabalık bir toplumun arasındaki coğrafyada yer alıyor. Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkelerinde petrol ve türevlerinin dağıtım ağına girmesi ile büyük bir üretim geliri ve beraberinde tüketim kapasitesi ortaya çıkacak. Karadeniz ve Balkan ülkeleri gerek AB'nin genişlemesinden gerek BDT ülkelerinin zenginleşmesinden dolayı dış ticaretlerinin büyük kısmını Karadeniz üzerinde kuru-

The Turkey Regional Transport Exhibition (TRTE) and the I&S Caspian and Black Sea Transport Conference were held in İstanbul between April 28 and 30, 2005. Ministers and senior figures from the Ministries of Transport of Turkey, Russia, Iran, Romania, Kazakhstan, Bulgaria, Azerbaijan, and Georgia, as well as from State Maritime and Railway establishments, participated in the event that also included many panels.

The official opening of the event was hosted by the Turkish Minister of Transport and Communications Binali Yıldırım. Yıldırım said, "Transportation is in a rapid containerization process within the framework of the principle of 'door-to-door transportation'. That process highlights the concepts of 'intermodality' and 'multimodal' transportation,

and it is important to increase the efficiency across the supply chain. Turkey is in a place located between a crowded community that has been saturated to buy and that has a great production capacity in the west and another crowded community that is hungry to buy but has inadequate production in the east. With the introduction of the oil and its derivatives in the distribution network in the Commonwealth of Independent States (CIS), big production revenues and, along with it, a huge consumption capacity will arise. As a result of the expansion of the European Union and the fact that the CIS countries would get rich, the Black Sea and Balkan countries will transport a large portion of their imports and exports by sea on feeders and mainly inside containers." Yıldırım added that the volume of trade carried by sea with



Rustam Zhumatayev

lacak feeder'larla denizyoluyla ve daha çok konteynerlerle yapacak." dedi. Yıldırım ayrıca Karadeniz havzasında bulunan ülkelerle 2004 yılında denizyolu aracılığıyla gerçekleştirilen ticaret hacminin toplam 44,339,291 ton olduğunu belirtti. Avrupa, Karadeniz-Orta Asya ayağında ulaşımın gelişmesi, hızlanması ve kolaylaştırılması Karadeniz ve Orta Asya ülkelerinin ticaret hacminin artmasına yol açacağına ve bu nedenle de tüm ülkeler tarafından ticareti kolaylaştırıcı önlemlerin benimsenmesi ve uygulanması gerektiğini de sözlerine ekledi. Ayrıca bölgedeki deniz ticaretinin canlanmasının gemi inşa sanayinin canlanmasına da yol açacağını vurguladı.

Konferansın ilk gününde "Kuzey - Güney İpekyolu güzergahları intermodal ulaştırma siste-

minin entegrasyonu ve lojistiğine bölgesel genel bakış", "Karadeniz gemi taşımacılığı ve limanlarına dair geleceğe yönelik beklentiler: Zorluklar ve fırsatlar", "Karadeniz bölgesel demiryolu endüstrisinin geliştirilmesi ve bunun intermodal entegrasyona getirecekleri" başlıklarıyla üç oturum düzenlendi. İkinci gün ise "Karadeniz denizcilik endüstrisinin altyapısının AB yapıları içerisinde bölgesel entegrasyonuna genel bakış" isimli tek bir oturum düzenlendi. Oturumların ardından Antwerp Limanı ve Kazakistan Demiryolları tarafından organize edilen bölgesel liman ve demiryolu sektörlerindeki yatırımlar ve fırsatlar ile ilgili iki yuvarlak masa oturumu gerçekleştirildi.

İlk günkü oturumda konuşan Gürcistan Ekonomik Kalkınma Bakanı Aleksisishvili, İstanbul - Batum arasında feribot bağlantıları için Türk hükümetiyle görüşmelerin sürdüğünü belirtti. Yine aynı oturumda söz alan Kazakistan Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, Dış İlişkiler ve Transit Geçiş Politikası Departmanı Başkanı Rustam Zhumatayev Çin'e ulaşacak ticari bir koridorun ve Güney Asya, Avrupa bağlantılarının güncelleştirilmesinin gündemlerinde olduğunu söyledi.

the countries in the Black Sea basin was total of 44.339.291 tons in 2004. The Turkish Minister also pointed out that the development, speeding up and facilitating the transportation in the Europe, Black Sea-Central Asia regions would increase the volume of trade between the Black Sea and the Central Asian countries and that therefore all countries in these regions should adopt and implement measures to facilitate trading. Yıldırım also stated that the revival of maritime trade in the region would also enable the shipbuilding industry to revive.

There were three sessions on the first day of the conference: "Overview of Regional Transport Integration in View of Planned EU Turkish Accession", "Prospects for the Future of Black Sea Ports and Shipping: Challenges and Opportunities", and "Development of the Black Sea Regional Rail Industry and its Prospects for Intermodal Integration."

The title of the only session on the second day of the event was "Overview of Regional Integration of Black Sea Maritime Industry Infrastructure into EU Structures." Following the



Aleksisishvili

sessions, the Port of Antwerp and Kazakhstan Railways held roundtables on investments and opportunities in the regional port and railway sectors.

In his speech he delivered at the session on the first day, the Minister for Economic Development of Georgia Aleksisishvili stated that their negotiations with the Turkish government concerning ferry services between İstanbul and Batumi were still underway. Again in the same session, Mr. Rustam Zhumatayev, Director of Department of Transit Policy and Foreign Relations, Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan, said a trade corridor to China and modernization of the Southern Asia and Europe connections were on their agenda.



Limana yönetmeliklerinde deęişiklik Amendments in port regulations

Hopa Liman Yönetmelięi'nin 4. maddesinde 28.04.2005 Tarih ve 25799 (Asıl) Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Hopa Liman Yönetmelięinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile řu değişiklik meydana geldi:

"Madde 4 - Hopa Liman sınırı; Batıda, (Enlemi; 41° 20'02"N, Boylamı; 41°15'18"E) mevkiinden Genel Kuzey istikametine çizilen hat ile Doğuda, Türkiye - Gürcistan deniz yan sınırı başlangıç noktası arasında kalan Türk karasuları ile sınırlandırılan kıyı ve deniz alanıdır."

Öte yandan bir değişiklik de Tuzla Liman Yönetmelięi'nde yapıldı. Yönetmelięin, demir yerleri ile ilgili olan 7. maddesi başlığı ile birlikte řu şekilde değiştirildi.

"Madde 7 - Demir yerleri koordinatları aşağıda belirtilmiştir .

a) Gemilerin bekleme demir yeri:
A- 40°50'50"N 29°13'18"E
B- 40°50'50"N 29°15'00"E
C- 40°50'00"N 29°15'00"E
D- 40°50'00"N 29°13'18"E

koordinatları ile belirlenen deniz sahasıdır. Bu demir yerinde Liman Başkanlığından demirleme müsaadesi almış gemiler ve deniz araçlarının seyir ve hareketlerine engel olacak bakım onarım işleri haricindeki küçük onarımları, gürültü ve kirliliğe yol açmayacak ve azami yedi günü geçmeyecek şekilde yapılabilir.

b) Tehlikeli yük taşıyan - gas-free işlemi yapacak gemilerin demir yeri:

A- 40°50'50"N 29°13'18"E
D- 40°50'00"N 29°13'18"E
E- 40°50'00"N 29°12'30"E
G- 40°50'50"N 29°13'04"E
F- 40°50'40"N 29°12'30"E

koordinatları ile belirlenen deniz sahasıdır."

The 4th Article of the Hopa Port Regulations has been amended with the 'Regulations on Amendment of the Hopa Port Regulations', which was published in the Official Gazette number 25799 on April 28, 2005, as follows:

"Article 4 – Borders of the Hopa Port: The coastal or sea area defined by the Turkish territorial waters between the lines drawn in the South-North direction from the location of Latitude 41 0 20'02"N and Longitude 41 0 15'18"E in the West, and from the starting point of the Turkey-Georgia sea border in the East."

Tuzla Port Regulations have also been amended. Article 7 of the Regulations concerning the anchorages has been revised as follows:

"Article 7 – Coordinates of the anchorages are as follows:

a) The anchorage for vessels is the area within the following coordinates:

A- 40°50'50"N 29°13'18"E
B- 40°50'50"N 29°15'00"E
C- 40°50'00"N 29°15'00"E
D- 40°50'00"N 29°13'18"E

Provided that such works do not exceed maximum seven days, minor repairs and maintenance works other than those that might prevent their navigation and movement capabilities may be carried out by ships and sea crafts that have obtained the necessary permission for anchoring from the Port Authority in this anchorage, in such a way that no noise and environmental pollution will be caused.

b) Anchorage for the vessels that carry hazardous materials or would perform gas-freeing operations is the area within the following coordinates:

A- 40°50'50"N 29°13'18"E
D- 40°50'00"N 29°13'18"E
E- 40°50'00"N 29°12'30"E
G- 40°50'50"N 29°13'04"E
F- 40°50'40"N 29°12'30"E"

TOBB Seçimleri yapıldı TOBB Elections held

Türkiye Odalar ve Borsalar Birlięi (TOBB) Genel Kurulu 8 Mayıs 2005 Pazar günü yapıldı.

Kurul, 1,351 delege, delege olmayan meclis başkanları,

364 Oda ve Borsa Genel Sekreteri ve misafirlerle birlikte toplam 2 bin 500 kişinin katılımıyla geręekleřti. Yapılan seçimler sonucu yeni yönetim kurulu aşağıda belirtilen şekilde oluştu:

General Assembly of the Union of Chambers of Commerce and Commodity Exchanges of Turkey (TOBB) was held on Sunday, May 8, 2005. The Assembly was participated in by total 2,500 people, including 1,351 delegates,

non-delegate assembly chairmen, Secretary Generals of total of 364 Chambers and Commodity Exchanges, as well as guests. As a result of the elections held, the new board of directors consists of the following individuals:

Başkan // Chairman: Rifat Hisarcıklıoğlu

TSO'ları temsilen Başkan Yardımcısı // Vice-Chairman in representation of Chambers of Industry and Trade: Zafer Çaęlayan

Sanayi Odalarını temsilen Başkan Yardımcısı // Vice-Chairman in representation of Chambers of Industry: Hüseyin Üzölmez

Ticaret Borsalarını temsilen Başkan Yardımcısı // Vice-Chairman in representation of Commodity Exchanges: Faik Yavuz

Deniz Ticaret Odalarını temsilen Başkan Yardımcısı // Vice-Chairman in representation of Chamber of Shipping: Halim

Gemi vanaları Burçelik'ten Vessel valves from Burçelik

Gemi inşa sektörü için vana ve aksesuar üreten Burçelik Vana A.Ş. tecrübesi ve geniş ürün gamıyla her türlü müşteri ihtiyacına yanıt veriyor. Firmanın ürün gamında iki parçalı PTFE contalı, alüminyum – bronz, standart kelebek vanalar, paslanmaz – çelik – sfero – pik döküm küresel ve kelebek vanalar, her türlü akışkana karşı sızdırmazlık elemanı ile otomasyon ürünleri ve aksesuarları bulunuyor. Firmanın Yurtiçi Bölge Satış Müdürü Ersin Köse, sektörde genellikle kelebek ve küresel vanaların kullanıldığını belirtti-

yor. Köse, özellikle kimyasal kargo tankerlerinde kullanılan iki parçalı yeni tasarım PTFE sitli ve Paslanmaz Çelik Gövde ve Diskli kelebek vanaların ekonomik ve güvenli bir seçenek olduğunu da belirtiyor. Bu seçeneğin bir üst tasarımı olan METAL – METALE (PTFE LİNE) yüksek performans vanaları da çok yakında pazara sunulacak.



Manufacturing valves and accessories for the shipbuilding industry, Burçelik Vana A.S. meets all kinds of requirements of the customers with its vast experience and wide range of products. The product range of the company includes two-piece PTFE-seated aluminum-bronze, standard butterfly valves, stainless-steel, sphero-cast iron ball and butterfly valves,

sealing materials for all kinds of liquids, as well as automation products and accessories.

Ersin Köse, Domestic Regional Sales Manager of the Company, says mainly the butterfly and ball valves are used in the industry. Kose also says that the newly designed two-piece PTFE-seated butterfly valves with stainless-steel body and disc are an economic and safe alternative. The company is to launch the new METAL-METALE (PTFE LINED) high performance valves into the market soon.

BV artık her yerde BV is now everywhere

Bureau Veritas (BV), Denizcilik Müsteşarlığı ile imzaladığı bir protokol sayesinde Türk bayrağı taşıyan gemilerde Türk denizcilik idaresi adına hareket edebilme ve böylelikle denetim ve sertifikalandırma yapabilme yetkisini devraldı.

Konuyla ilgili olarak, Müsteşarlık ve BV arasındaki görüşmeler ve işbirliği yoğun biçimde yaklaşık bir sene sürdü. En son halini alan "Yetki Devri Protokolü" 2005 yılı başında Denizcilik Müsteşarı İsmet Yılmaz ve BV Deniz Bölümü Başkanı Bernard Anne tarafından imzalanarak yürürlüğe girdi. Artık dünyanın herhangi bir bölgesinde çalışan Türk gemileriyasal kurallarla ilgili denetim



Bernard Anne, İsmet Yılmaz, Kerem Kiper

ihtiyaçları olması halinde BV'den hizmet alabilecek durumda bulunuyor.

Öte yandan, bu protokolün yürürlüğe girişini kutlamak amacıyla Yılmaz ve Anne'nin de katılımıyla 3 Mayıs 2005, Salı akşamı Esmâ Sultan Yalısı'nda bir organizasyon düzenlendi.

Through a protocol signed with the Turkish Undersecretariat of Maritime Affairs, Bureau Veritas (BV) has obtained the authority to act for and on behalf of the Turkish maritime authority and thus to conduct audits on board Turkish-flagged vessels to provide certification.

Negotiations and collaborations between the Undersecretariat and BV regarding the protocol lasted approximately one year. The final form of the "Authority Transfer Protocol" became effective upon signature by İsmet Yılmaz, Turkish Undersecretary of Maritime Affairs, and by Bernard Anne, Managing Director, Marine Division, BV. Now, Turkish vessels operating anywhere around the world will be able to receive auditing services from BV.

On the other hand, the parties to the Protocol held a reception at the Esmâ Sultan Waterside Mansion in İstanbul on May 3, 2005, Tuesday, with the participation of İsmet Yılmaz and Bernard Anne to celebrate the signing of the protocol.

Pendik Ro-Ro limanı açıldı

Pendik Ro-Ro port opens



U.N. Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin 2 yılda tamamladığı Pendik Ro-Ro limanı 29 Nisan 2005 Cuma günü açıldı. 112 dönümlük arazi üzerinde, 650 tırın birbirini engellemek için park edebileceği bir alana kurulmuş olan limanın açılışını Başbakan Recep Tayyip Erdoğan yaptı. Erdoğan, "Türkiye bütün kaynaklarını ve imkanlarını seferber ederek medeniyet yolculuğunda hız alarak emin adımlarla emin bir limana doğru yol alıyor. Biz de Hükümet olarak kara, hava ve denizlerde tıkanan yollarda engelleri kaldırarak Türkiye'nin önünü açtık. Türkiye çok kısa zamanda kendisiyle ticaret yapmak isteyenler için emin bir liman olduğunu ispatladı." dedi.

60 milyon dolarlık bir yatırımın ürünü olan ve aynı anda iki ro-ro gemisinin yanaşabildiği limanda insan kaçakçılığını önlemek için de yatırımlar yapıldı. 1 milyon 250 bin dolara kurulan Gamma-Ray sistemi bisiklet lastiğinin içine gizlenmiş herhangi bir nesneyi bile rahatlıkla gösterebiliyor.

Böylece tüm radyoaktif ve nükleer madde kaçakçılığı da önleniyor. 208 m uzunluğunda iskeleye sahip olan liman sayesinde taşımacılar Haydarpaşa'ya göre bir seferde 3 saatlik zaman avantajına sahip olacak. Ayrıca İçerenköy, Harem arasındaki tır trafiği de ortadan kalkacak. İşletme tarafından inşa edilen demiryolu köprüsü ve Kemiklidere üzerindeki iki köprü sayesinde TEM ve E-5 ile doğrudan bağlantılı olan liman çevre trafiğine de hiçbir yük bindirmeyecek. Ulusoy Holding Yönetim Kurulu Başkanı Saffet Ulusoy limanın İstanbul'un Anadolu yakası trafiğini rahatlatacağını ve özellikle treylerlerin yarattığı keşmekeşe son vereceğini söyledi.

Pendik Ro-Ro port, constructed by U.N. Ro-Ro İşletmeleri A.S. in 2 years, was opened on Friday, April 29, 2005 by the Turkish Prime Minister Mr. Recep Tayyip Erdoğan. Established on an area of 112 thousand square meters, the port allows total of 650 trucks to park without obstructing one another. Erdoğan said, "By mobilizing all her resources and means, Turkey proceeds towards a secure harbor with firm steps with an ever increasing speed on this path of civilization. And we, as the Turkish government, have cleared Turkey's way by removing the obstacles to land, air and sea transportation. It has been proven in a short time that Turkey is a secure harbor for those who are willing to trade with the country."

The port was built with an investment of 60 million dollars, and allows two ro-ro vessels to berth simultaneously. The company also made investments for prevention of human

trafficking in the port. The Gamma Ray system installed with an investment of 1 million 250 thousand dollars is capable of detecting even an object hidden inside a bicycle wheel. The system also enables prevention of smuggling of all kinds of radioactive and nuclear substances.

The port has a quay with a length of 208 meters and will provide the carriers with a 3-hour time advantage compared to Haydarpaşa port. In addition, it will eliminate the truck traffic between İçerenköy and Harem in İstanbul. Owing to the railway bridge constructed by the company and two other bridges across Kemiklidere, as well as its direct connection with the TEM and the E-5 motorways, the port will not adversely affect the traffic in its environs. Saffet Ulusoy, Chairman of Ulusoy Holding, said the port would ease the traffic in the Anatolian side of İstanbul and eliminate the traffic created particularly by the trailers.



Kürşat Tüzmen, Recep Tayyip Erdoğan, Saffet Ulusoy

İş Bankası denizcilikte kararlı

İş Bank is determined to grow in the maritime industry



İş Bankası, iştiraki Nemtaş ile denizcilik sektöründe büyümeyi sürdürüyor. Nemtaş'ın Japonya'da inşa edilen 2005 yapımı 48,857 dwt'luk yeni kuru yük gemisi M/V Nemtaş-2, İzmir Aliağa'da 14 Nisan 2005 Perşembe günü düzenlenen bayrak töreni ile filoya katıldı. İş Bankası, iştiraki olduğu kuruluşlar aracılığıyla finans dışı sektörlerde de büyümesini sürdürüyor.

Gemi, Japonya'nın Yokohama şehrindeki IHI United Marine tersanesinde inşa edildi. 189,96 metrelik uzunluğa ve 32,2 metrelik enine sahip Köprüüstü ve makine dairesi tam otomasyon elektronik seyir ve haberleşme cihazlarıyla donatılmış geminin tamamı Nemtaş'ın kendi kaynaklarıyla karşılanan 35 milyon Amerikan Doları bedelle satın alındı.

Nemtaş-2'nin filoya katılma töreninde konuşan İş Bankası

Genel Müdürü Ersin Özince, Nemtaş'ın denizcilik sektöründe, İş Bankası'nın kurumsal kalitesini ve güvenilir iş yapma biçimini temsil ettiğini belirterek, şirketin filosuna yeni katılan Nemtaş-2 ile aynı doğrultuda gelişimini sürdüreceğini söyledi. Özince, tüm göstergeleri ile uluslararası bir banka olma yolunda ilerleyen İş Bankası'nın verimliliğe, sağlamlığı ve sürdürülebilir büyümeye, üst düzeyde hizmet kalitesine odaklanan yaklaşımının, iştirakleri tarafından finans dışı sektörlerde de başarıyla sürdürüldüğünü belirtti.

1981 yılında liman tesisleri kurulan ve 1995 yılında armatörlük ve gemi işletmeciliği ile faaliyet alanını genişleten Nemtaş, halen 50,077 dwt'luk M/V Nemtaş -1, 6,778 dwt'luk M/T Ahmet Karaosman, aynı tonajdaki M/T Calip Serter ve M/V Nemtaş - 2 gemilerinden oluşan bir filoya sahip.

İş Bank continues growing in the maritime industry with its subsidiary Nemtaş. Nemtaş' new 48,857 dwt dry cargo vessel M/V Nemtaş-2 built in Japan in 2005 joined the company's fleet with a flag raising ceremony held at Aliağa, İzmir on Thursday, April 14, 2005. İş Bank continues growing also in the sectors other than finance through its subsidiaries.

The vessel was built at IHI United Marine shipyard in the Yokohama city of Japan. The vessel has a length of 189,96 meters and a breadth of 32,2 meters, and her bridge and engine room are equipped with full automatic navigation and communication devices. Nemtaş covered vessel's total cost, which was 35 million dollars, completely with its own resources.

In his speech he delivered at the ceremony, Ersin Özince, the General Manager of İş Bank, stated that Nemtaş

represented İş Bank's corporate quality and dependable manner of conducting business also in the maritime industry. He added that the company would continue growing in the same direction with the Nemtaş-2 that recently joined the fleet. Özince further said that Isbank had taken firm steps in becoming an international bank in all aspects and that their approach that focused on efficiency, reliable and sustainable growth, and top-level service quality, had been successfully maintained in the sectors other than finance by its subsidiaries.

Nemtaş established port facilities in 1981 and expanded its field of activity with shipowning and ship operating businesses in 1995. The company has a fleet consisting of 50,77 dwt M/V Nemtaş-1, 6,778 dwt M/T Ahmet Karaosman, 6,778 dwt M/T Calip Serter and the new M/V Nemtaş-2.



Türkiye'nin ilk denizcilik festivali

Turkey's first maritime festival

Marmaris Uluslararası Denizcilik Festivali 27 Nisan – 1 Mayıs 2005 tarihleri arasında düzenlendi. Türünün Türkiye'deki ilk ve tek örneği olan festival hem yurtiçinden, hem de yurtdışından oldukça büyük ilgi gördü. Devlet erkanı ve 16 yabancı ülkenin katıldığı festival Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer'in meşaleyi yakmasıyla başladı. Açılış töreninde bir konuşma yapan Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül, festivalin Türk denizciliğinin yurtiçi ve yurtdışında tanıtılması için büyük bir fırsat olduğunu söyleyerek, bugün denizci bir millet olma ihtiyacının her zamankinden daha fazla olduğunu da vurguladı.

Muğla Valisi Hüseyin Aksoy ise geçen yıl yaklaşık 2 milyon 600 bin turist'in ziyaret ettiği Muğla'da yat turizminin geliştirilmesi için çalışmalar yapılmasının önemine de dikkati çekti. Festivalin açılışında düzenlenen kokteyle ve yemeğe Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer, Genelkurmay Başkanı Orgeneral Hilmi Özkök, CHP Genel Başkanı Deniz Baykal, 7. Cumhurbaşkanı Kenan Evren, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Kültür ve Turizm Bakanı Atilla Koç, Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Fevzi Türkeri, MGK Genel Sekreteri Yiğit Alpogan ve Muğla Valisi Hüseyin Aksoy katıldı.

Festival kapsamında, çeşitli



gösteriler, su sporları, yarışlar ve konserler yapıldı. Marmaris'e gelen ABD, Almanya, Avusturya, Bulgaristan, Fransa, İsrail, İtalya, Romanya, Rusya, Ukrayna ve Yunanistan savaş gemilerinin personelleri arasında da çeşitli yarışlar düzenlendi. El incesi atma yarışında İtalya, gemici bağı yarışında Türkiye, halat çekme yarışında ise Rusya birinci oldu. Marmaris halkının ve tatil için ilçede bulunan turistlerin de festivale ilgisi oldukça yoğundu.

Öte yandan festivalin sponsorları arasında bulunan Deniz Ticaret Odası (DTO) da ilk defa meclis toplantısını İstanbul dışına taşıyarak Marmaris'te gerçekleştirdi. Toplantıya Denizcilik Müsteşarı İsmet Yılmaz, Deniz Ulaştırma Genel Müdürü Ali Kurumahmut, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Sami Kabaş ve Deniz Ticaret Genel Müdürü Dr. Kapt. Özkan Poyraz da katıldı.

The Marmaris International Maritime Festival was held between April 27 and May 01, 2005. Being the first of its kind in Turkey, the event attracted great level of interest from home and abroad. The festival was participated in by high officials of the Turkish government and participants from 16 countries. The event officially began when the Turkish President Ahmet Necdet Sezer lit the festival torch. Having delivered a speech at the inaugural ceremony, the Turkish Defense Minister Vecdi Gönül said the festival was a great opportunity to promote the Turkish maritime culture both in and out of the country and added that the country needed to be a mariner nation more than ever.

Muğla Governor Hüseyin Aksoy pointed out to the importance of development of the yachting tourism in Muğla that was visited by approximately 2 million 600 thousand tourists in 2004. Following the ceremony, the President Ahmet Necdet Sezer, Chief of General Staff

Gen. Hilmi Özkök, Republican People's Party (CHP) head Deniz Baykal, 7th Turkish President Kenan Evren, Transportation Minister Binali Yıldırım, Minister of Tourism and Culture Atilla Koç, Land Forces Commander Gen. Fevzi Türkeri, Secretary General of National Security Council Yiğit Alpogan, and the Muğla Governor Hüseyin Aksoy attended a reception and dinner.

The festivities included various shows, water sports, competitions and concerts. Various competitions were also organized among the personnel of warships from the USA, Germany, Austria, Bulgaria, France, Israel, Italy, Romania, Russia, Ukraine, and Greece visiting Marmaris within the scope of the festival. Italy ranked first in hauling line-throwing competition, while Turkey in knotting competition, and Russia in tug of war. The festival received great interest from the people of Marmaris, as well as from the tourists in the town.

The Turkish Chamber of Shipping (DTO), one of the sponsors of the event, held its assembly in Marmaris, away from İstanbul for the first time in its history. Among the participants were Undersecretary of Maritime Affairs İsmet Yılmaz, Director General of Maritime Transport Ali Kurumahmut, Director General of Shipbuilding and Shipyards Sami Kabaş, and Director General of Maritime Trade Dr. Capt. Özkan Poyraz.

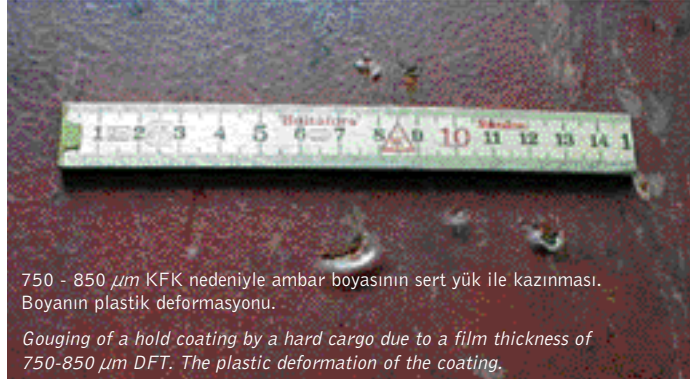
Kargo ambarlarında boya seçimi

Choosing coatings for cargo holds

Hempel yetkilileri, kargo ambarları için uygun boya spesifikasyonunun belirlenmesinde taşınacak kargo tiplerinin ve armatörün bakım politikasının bilinmesinin gerekliliğinin altını çiziyor. Yetkililer, kargo ambarlarında görülebilecek hasarları mekanik ve kimyasal olarak ikiye ayırıyor:

Mekanik hasar: Demir cevheri, hurda demir, kömür, boksit veya kaya formunda sülfür gibi yüklerin yarattığı ağır darbeler ve etkilere sadece birkaç boya tipi dayanabilir. Çarpma şiddetiyle meydana gelen bu hasarların yanında, özellikle ambarın alt kısımlarında artan basıncın etkisi de göz önünde bulundurulmalı. Mekanik hasara karşı en iyi direnç, yüksek iç kuvvet ve iyi yüzey hazırlığından kaynaklanan iyi yapışma sağlayan Multi – Strength ürünlerin kullanılmasıyla elde edilir.

Kimyasal atak: Bazı yükler, belirli boya tiplerine kimyasal olarak zarar verebilir. Örneğin kömür, klor kauçuk esaslı boyaları ve alkid tipindeki boyaları yumuşatabilecek aromatik hidrokarbonlar içerebilir. Kömür ıslak olduğu zamanlarda, asidik ataklar problem yaratabilir. Bazı gübreler, suya maruz kaldıkları zaman kuvvetli alkali bileşikler oluşturarak bazı tip boyaları (alkid, yağlı boya gibi) çözer ve alüminyum gibi çinkoya da zarar verir. Cevherlerde asidik veya alkali olabilir. Çimento alkalidir ve çoğunlukla sıcak yüklenir. Bitkisel Yağ



750 - 850 μm KFK nedeniyle ambar boyasının sert yük ile kazınması. Boyanın plastik deformasyonu.

Gouging of a hold coating by a hard cargo due to a film thickness of 750-850 μm DFT. The plastic deformation of the coating.

(örn: hindistan cevizi) ve hayvansal yağ (örn: balık) klor kauçuğa ve bazı modifiye epoksilere zarar verir. En iyi ihtimalle, boyayı yumuşatır ve yükün bir kısmı boyaya gömülür. Boya tekrar kurduğunda temizlenmesi olanaksız sert bir yüzey kalır. Dökme tuz boyaya zarar vermez ancak nemli şartlarda çeliğe karşı gözeneçlerde ve mekanik hasarlı yerlerden kuvvetli bir aşındırıcı olarak davranır.

Multi – Strength ürünleri tüm bu şartlar altında en iyi özellikleri sergileyecektir. Bu boyaların uygulanması için ihtiyaç duyulan yüzey hazırlığı yapılmazsa, armatörleri tatmin edecek ve standart tersane prosedürleri ile daha uyumlu ama daha az güçlü bir kargo ambarı boyası olan Hempadur 45141/3 de kullanılabilir.

Yetkililer, Multi – Strength boyalar için yumuşak nodüler yüklerin, boya işleminin tamamlanmasından yaklaşık 1 hafta (20°C) sonra, keskin kenarlı ya da kimyasal olarak agresif yüklerin ise yaklaşık olarak bir ay sonra yüklenmesi gerektiğini vurguluyorlar.

Hempel executives underline that before specifying a suitable painting specification for cargo holds, it is necessary to know the types of cargoes to be carried and the owner's maintenance policy. The executives group damages that may be seen in the cargo holds into two as mechanical and chemical:

Mechanical damage: It is evident that only a few coatings, if any, are resistant to heavy impact of for instance iron ore, scrap iron, coal, bauxite, or sulphur in rock form. Besides such damage by impact, the influence of the increased pressure, especially in the lower parts of the holds, should be considered. The best resistance to mechanical damage will be obtained by Multi – Strength products in combination with a high degree of (secondary) surface preparation as the adhesion to the substrate must correspond to the high internal strength of the coatings.

Chemical Attack: Some cargoes may attack certain paint types chemically. Coal for instance may contain aromatic hydro-carbons, which will dissolve chlorinated rubber and

may soften alkyd and oil paints. Especially when the coal is wet, acidic attacks may be problematic. Some fertilisers, when exposed to water, form strong alkaline compounds, which will destroy paints with saponifiable binders and attack zinc as well as aluminium pigments. Ore may be acidic or alkaline. Cement is alkaline and often loaded warm. Vegetable oil (e.g. from copra) and animal oil (e.g. from fish) attacks chlorinated rubber and some modified epoxies. At best, it softens the paint and a part of the cargo becomes embedded. When the paint dries again, the result is a rough surface which it is impossible to clean. Salt in bulk does not attack the paint, but it is evident that under humid conditions it acts strongly corrosive to steel through pores and where mechanical damage has occurred.

Multi - Strength products will demonstrate the best properties under all these conditions. If the requirements to surface preparation for Multi - Strength products cannot be met, a more satisfactory result in relation to the owner's possible expectations may be reached using a less strong cargo hold coating which is more compatible to standard yard procedures, e.g. Hempadur 45141/3.

The executives say that soft nodular cargoes may for Multi - Strength coatings be loaded approx. 1 week (at 20°C) after completion of the paint work, sharp-edged or chemically aggressive cargoes should not be loaded until after approx. 1 month.

Beşiktaş'ın "ikizleri" geldi Besiktas' "twins" delivered



Beşiktaş Grup, Hyundai tersanesinde inşa ettirdiği "ikiz" tankerleri "M/T Beşiktaş Bosphorus" ve "M/T Beşiktaş Dardanelles"i teslim aldı. Güney Kore'de 2003 yılında inşa kontratları imzalanan 165,000 DWT'luk tankerler, boğazlardan geçen en büyük suezmax tankerler. Grubun Yönetim Kurulu Üyesi Yavuz Kalkavan, şirketin tercihi doğrultusunda her iki geminin de spot çalıştığını belirterek, boğazlarda gerçekleşen yüklü miktarda petrol akışının bir kısmının Türk gemileri ve armatörleriyle elleçlenmesinin iyi olacağını ve bu şekilde pastadan pay alınacağını sözlerine ekledi.

Kalkavan, gemilerin isimleri konusunda da şu açıklamayı yaptı: "Gemilerimizin isimlerinin Boğaziçi ve Çanakkale

yerine Bosphorus ve Dardanelles konulmasının daha uygun olacağını düşündük. Çünkü uluslararası platformda bu isimler kullanılıyor."

Grubun yeni gemi inşaları, Torlak, Çiçek, Gisan ve Ünye tersanelerinde devam ediyor. Bu çerçevede, 4 adet 18 bin tonluk, 4 adet 10 bin 500 tonluk ve ardından 2 adet 20 bin tonluk gemi inşa edilecek. Kalkavan, grubun finans konusunda, Türkiye'den, tüm finans kuruluşlarıyla iletişim halinde olmakla beraber, daha çok Denizbank ile çalıştığını belirtti. Yurtdışında inşa edilen gemiler için ise HSH Nordbank AG ile çalışıldığını, hatta "ikiz"lerin denize indirme törenine bankanın Denizcilik Bölümü Başkanı Harald Kuznik'in de ailesiyle birlikte katıldığını açıkladı.

Beşiktaş Group has recently taken delivery of the "twin" tankers named "M/T Beşiktaş Bosphorus" and "M/T Beşiktaş Dardanelles" that were built at Hyundai shipyard. The contract for the tankers was signed in 2003 in South Korea. The 165,000 DWT vessels are the biggest Suezmax tankers that pass through the Turkish straits. The Group's Member of the Board of Directors Yavuz Kalkavan stated that, in line with the preference of the company, both of the tankers operate on spot basis. Kalkavan added that handling some portion of the high amount of oil transportation through the Turkish straits with Turkish vessels owned by Turkish shipowners would be favorable and thus the country would get

is share of the "pie".

"We thought it would be more appropriate if we used Bosphorus and Dardanelles instead of "Boğaziçi" and "Çanakkale". Because these names are well known internationally" said Kalkavan regarding the names of the twin tankers.

The Group has more new vessels currently under construction at the Torlak, Çiçek, Gisan and Ünye shipyards in Turkey. Total of 4 more vessels of 18 thousand tons, 4 vessels of 10 thousand 500 tons, and 2 vessels of 20 thousand tons are to be built for the Beşiktaş Group. Kalkavan said, even though they were in continuous contact with all financial establishments in Turkey, the Group mainly worked with Denizbank to finance the newbuildings. He added that, for ships being built abroad, they work with the HSH Nordbank AG, even that the bank's President of Shipping Division Harald Kuznik participated in the launching ceremony of the "twins" with his family.

TEKNİK ÖZELLİKLER

TECHNICAL DETAILS

DWT: 163,750
 GRT : 84,491
 NRT: 53,269
 LOA: 274.178 m
 LBP: 265.07 m
 En // Breadth: 50 m
 Derinlik // Depth: 23.1 m
 Ana Makina // Main Engine:
 Hyundai Man B&W / type 6S70MC
 / S/N AA2029
 Number X Output: 1 X 25320 BHP