





BRIGHT PERIODS WILL COME AGAIN ONLY 5 YEARS LATER

PARLAK DÖNEMLER ANCAK 5 YIL SONRA

We had an enjoyable interview with the company's General Manager Orhan Gulcek, who entered the maritime industry as a subcontractor at the Pendik Shipyard when he was a student, about the general situation of their companies and the sector.

Let's talk about Cemre Engineering first...

We established the company in 1996. Our main purpose was to engage in vessel maintenance and repair, and surface treatment activities. We carried out this business until 2005, and became a well-known surface treatment company. By the end of 2005, we concluded an agreement with the Istanbul Shipyard for shipbuilding. We rented a facility and signed a contract with the Norwegian Hayvard Leirvik AS, and we have delivered total of 10 vessels within three years. Currently we have 16 engineers and approximately 800 employees.

We build oil rig service vessels and supply vessels. Investments in this type of vessels had increased as the oil prices went up. However, because oil prices dropped down to the level of 40 dollars in the last period, they lost their attractiveness. In my opinion, the market will revive again by the middle of 2010. Actually, we say we are in crisis, but the economic distress in Europe has not been reflected on Turkey yet. Because currently there are election investments in our country, no austerity policies have been adopted yet. We will feel the crisis more strongly right after the elections.

Considerable amounts of money were made in the maritime industry during the past 3 years. Can we say that now we have returned to normal in one sense?

Yes, we can. Everyone has channeled their profits into investments, and they have been caught in open position. As a matter of fact, those who are in this position are in the best situation. But those who have made investments by obtaining loans of amounts more than their own resources are now in a difficult situation.

You are working with only one client. Isn't it a difficult decision to work for a single client?

Previously, that client had vessels built at yards in Poland and Ukraine. But we have changed that situation. Actually, they are unable to invest money in newbuildings due to the current global crisis. We build the hulls here, and then sent to them for outfitting works. If we suffer a crisis here now, they will also suffer some six months later. Banks there are more established compared to those here, and the government provides support. They are more advantageous in that sense.



Orhan Gülcek

Denizcilik sektörüne öğrencilik yıllarında Pendik Tersanesi'nde taşeronluk yaparak başlayan şirketin Genel Müdürü Orhan Gülcek ile firmaları ve sektörün gidişatı hakkında keyifli bir sohbet yaptık.

Önce Cemre Mühendislik'ten bahsedelim...

Firmayı 1996 yılında kurduk. Ana hedefimiz gemi bakım onarım ve boya işleri yapmaktı. 2005 yılına kadar çalışmalarımızı bu yönde sürdürerek piyasada tanınan bir boya firması olduk. 2005 yılının sonlarında İstanbul Tersanesi ile gemi yapımı konusunda anlaşma yaptık. Bir yer kiralarak Norveçli Havyard Leirvik AS firması ile anlaştık ve 3 yılda toplam 10 gemi teslim ettik. Kadromuz 16 mühendis ve yaklaşık 800 personelden oluşuyor.

Petrol platformu hizmet gemisi ve ikmal gemisi yapıyoruz. Petrol fiyatlarının yükselmesiyle bu tür gemilere olan yatırım artmıştı. Ancak fiyatların son dönemde 40 dolar seviyelerine gelmesi nedeniyle bu yatırımlar cazibesini kaybetti. Bana göre 2010 yılının ortalarında tekrar bir canlanma olacak. Esasında "krizdeyiz" diyoruz, ama Avrupa'daki sıkıntı henüz buraya yansımada. Ülkemizde seçim yatırımları devam ettiği için henüz bir kemerleri sıkma politikası yapılmadı. Seçimlerden sonra krizi daha fazla hissedeceğiz.

Geçtiğimiz 3 yıl boyunca denizcilik sektöründe ciddi paralar kazanılıyordu. Şimdi bir bakıma normale dönüldü diyebilir miyiz?

Evet diyebiliriz. Herkes kazancını yatırıma yönlendirdi ve açık pozisyonda yakalandılar. Zaten bu durumdakiler, en iyi durumda olanlar. Kendi öz sermayelerinin daha fazlası kadar kredi alarak yatırım yapanlar sıkıntıya düştüler.

Hep aynı müşteriyle çalışıyorsunuz. Tek müşteriye bağlanmak zor bir karar değil mi?

Daha önce bu firma Polonya ve Ukrayna'da gemi yaptırıyordu ancak biz bu durumun önünü kestik. Gerçi yaşanan global kriz nedeniyle onlar da yeni gemi yatırımına giremiyorlar. Biz burada geminin kabuğunu yapıyoruz, oraya donatım için gidiyor. Biz bir kriz yaşarsak, 6 ay sonra onlar da yaşayacaklar. Oradaki bankalar biraz daha oturmuş durumda ve devlet desteği var. O açıdan avantajlı konumdalar.

Cemre Mühendislik yeni yatırım yapan bir firma. Kriz bittiğinde hazırlıklı olmalıyız. Önceden bize gelen birçok firma vardı ancak dolu olduğumuz için yanıt veremiyorduk. Tabii ki artık tek firmaya odaklı değiliz, şu anda görüşmelerimiz devam



Cemre Engineering is a company that makes new investments. We need to be prepared for the times when the crisis has come to an end. There were many companies that were coming to us in the past, but we were unable to meet their demands, for we were full. Of course, we are not focused on a single client. Our negotiations with some prospective clients continue. Our biggest competitor is Poland due to the crisis. They say prices have dropped there, too. Actually, we are more advantageous in terms of quality and timing, but because evaluations are based on economy, we need to be in priority in that respect as well.

It is believed that the sector has been saturated with tankers, and in order to survive this crisis, yards should focus on specialized vessels. Do you have such projects?

As a matter of fact, our client has changed their projects in vessels we build. The vessels we built previously only served to oil rigs. But now, they are also equipped with removable equipment capable of "diving". With an additional spending of approximately 5 million Euros for an existing project, they expand the operational area of vessels. Furthermore, we are turning toward "green vessels", and receive demand for tugboats.

How do you see the future of shipbuilding industry after the crisis?

We need to consider this matter not from the perspective of Turkey, but from a global point of view. Because, the vessels we build not only operate here. 80-90 per cent of them are sold to foreign owners. The world shipping industry will turn to vessel types needed. There was once a tanker rush, then it changed to container ships. Shipbuilders have no chance to choose. We have to direct our business in line with the market requirements.

What measures do you take to minimize the impact of the crisis in addition to the measures to be taken by the government?

Actually, we do not expect anything from the government. There is a crisis in the world, but there is not stoppage in businesses. Production continues, transportations continue, but the shares from the pie have become smaller. And we continue our researches to secure our share of the pie.

It has been declared that the demand was the highest in 2008 and highest level of deliveries will take place in 2010, and there are also those claiming that no such a big newbuilding orders will be placed or purchases will be made during the next decade. Do you agree with it?

I partly agree. I do not think that it will be 10 years, but there is a crisis in the sector every 5 years. The market will begin recovering as from 2010, but bright periods will come again only after 5 years. As Cemre, we believe that we can do it. Because, we have entered this business recently, we are gaining a new market, and we know that we will be able to receive new orders on account of the quality of the works we perform.

You have not worked with any companies from Turkey, have you?

We have not worked with the domestic owners yet. I hope we do. Our investments still continue. We currently have 4 projects that will last until February 2010. We build 60 per cent of vessels here, and we want to increase it 80 per cent in the next period. There are 650 people working here, and once we begin building vessels on turnkey basis, this figure will rise up to 1,000, 1,200. ☒

The vessels we built previously only served to oil rigs. But now, they are also equipped with removable equipment capable of "diving".

Yaptığımız gemiler daha önce sadece petrol platformlarına hizmet ediyordu, şimdi aynı zamanda "diving" yapabilecek sökülebilir ekipman koyuluyor.

ediyor. Kriz nedeniyle en büyük rekabetçimiz Polonya. Orada da fiyatların düştüğü söyleniyor. Kalite ve zamanlama olarak onlardan ileriyiz aslında, ama neticede parasal olarak da değerlendirme yapıldığı için öncelikli olmak durumundayız.

Artık sektörün tankere doyduğu ve bu krizi atlattık için "özelikli gemiler" konusuna eğilmenin faydalı olacağı düşünülüyor. Sizin de böyle projeleriniz var mı?

Zaten şu anda yaptığımız gemilerde de proje değişikliğine gittiler. Yaptığımız gemiler daha önce sadece petrol platformlarına hizmet ediyordu, şimdi aynı zamanda "diving" yapabilecek sökülebilir ekipman koyuluyor. Var olan proje için yaklaşık 5 milyon euro ilave harcama yapılarak geminin çalışma alanı genişletiliyor. Ayrıca biz de "çevreci gemiler"e yöneliyoruz, römorkör talebi alıyoruz.

Kriz sonrası gemi inşa sanayinin geleceğini nasıl görüyorsunuz?

Bu konuya Türkiye açısından değil de, global olarak bakmak lazım. Çünkü bizim yaptığımız gemiler sadece burada çalışmıyor, %80-90'ı yurt dışına satılıyor. Dünya denizcilik sektörü ihtiyacı olan gemi türüne yönelecektir. Bir ara tanker furyası vardı, sonra hızla konteynera döndü. Tersanecilerin seçme şansı yok, ihtiyaca göre işlerimizi yönlendirmek zorundayız.

Şirket olarak hükümetin alacağı önlem paketi haricinde, krizin etkilerini en aza indirmek için ne gibi önlemler alıyorsunuz?

Hükümetten beklediğimiz pek birşey yok aslında. Dünyada kriz var ama tüm işler de durmuş değil. Dönen bir çark var; taşımalar devam ediyor, ancak pastadan alınacak paylar küçüldü. Biz de bu pastadan pay almak için araştırmalarımıza devam ediyoruz.

2008 en çok talebin olduğu, 2010 ise en çok teslimin olacağı yıl olarak ve önümüzdeki 10 yılda bu kadar gemi siparişinin ya da alımının yapılmayacağı şeklinde bir tespit yapılıyor. Buna katılıyor musunuz?

Kısmen katılıyorum. 10 yıl olacağını tahmin etmiyorum ama her 5 yılda bir sektörde kriz yaşanıyor. 2010 yılından itibaren yavaş yavaş düzelmeye olacak ama geçtiğimiz parlak dönemler 5 yıl sonunda ancak yakalanabilir. Cemre olarak biz yakalayabileceğimizi düşünüyoruz. Çünkü biz, bu işe yeni başladık, yeni bir pazar ediniyoruz ve yaptığımız işin kalitesi nedeniyle yeni işler alacağımızı biliyoruz.

Türkiye'den hiç bir firmayla çalışmadığınız değil mi?

Yerli armatörlerle çalışmadık henüz. Umarım çalışırız. Yatırımlarımız halen devam ediyor. Şu anda 2010 Şubat ayına kadar sürecek 4 projemiz var. Biz gemilerin %60'ını burada yapıyoruz, önümüzdeki dönemde %80'lere çıkarmak istiyoruz. Burada 650 kişi çalışıyor; gemileri anahtar teslimi yapmaya başlayınca bu sayı 1,000-1,200'lere çıkacak. ☒