



STANDARDIZATION IS REQUIRED FOR THE SECTOR

SEKTÖRE STANDARDİZASYON GEREKİYOR

The Turkish maritime industry has changed a lot compared to the past. It reminds me of a sector that should be strong but has rather remained weak. While we should be 2-3 times stronger than Greece, perhaps we have only one fifth of their strength. The Turkish shipbuilding industry has become a brand in small type tankers (up to 10,000 dwt). Even though it has been a little late, it is a sector trying to grow, but at the same time a sector that grows very rapidly. There are many differences between orders placed with the Far Eastern yards in the past and those placed by the owners these days. It is progressing to the point where it should be.

Türk denizciliği geçmişe göre çok değişti. Türk denizciliği denince, güçlü olması gerekip güçsüz kalmış bir sektör geliyor aklıma. Yunanistan'ın 2-3 katı olmamız gerekirken belki de beşte biriyiz. Türk gemi inşa sektörü küçük tip tankerlerde (10,000 dwt'e kadar) bir marka. Biraz geç kalmış olsa da büyümeye çalışan ve aynı zamanda çok da hızlı büyüyen bir sektör. Eskiden Uzak Doğu'ya verilen siparişlerle şimdi armatörler tarafından verilenler arasında çok fark var. Olması gereken yere doğru gidiyor.

Torgem Shipyard had delivered 4 vessels last year, and the other two were 6,000 dwt chemical tankers built for Admarin. We had an interview with Mustafa Kemal Torlak, General Manager of Torgem Shipyard, one of the young figures at the senior management in the sector, about their continuing projects and the sector.

What are the estimated costs of the vessels you delivered? Will you have any more projects that will be a first in the sector like Eylül K?

All vessels we have delivered so far fly the Turkish flag. Even though I do not know the exact costs, I can try to estimate them. The cost of dry bulk carriers was around 25-28 thousand dollars, but it may be higher now. The cost of the 6,000 dwt vessels should be between USD 14 and 16 million, but it depends on the lead time. The steel prices alone can create big differences within a short period like 1,5 years. The prices of some items have increased by around 20 per cent, and all these are reflected on the cost.



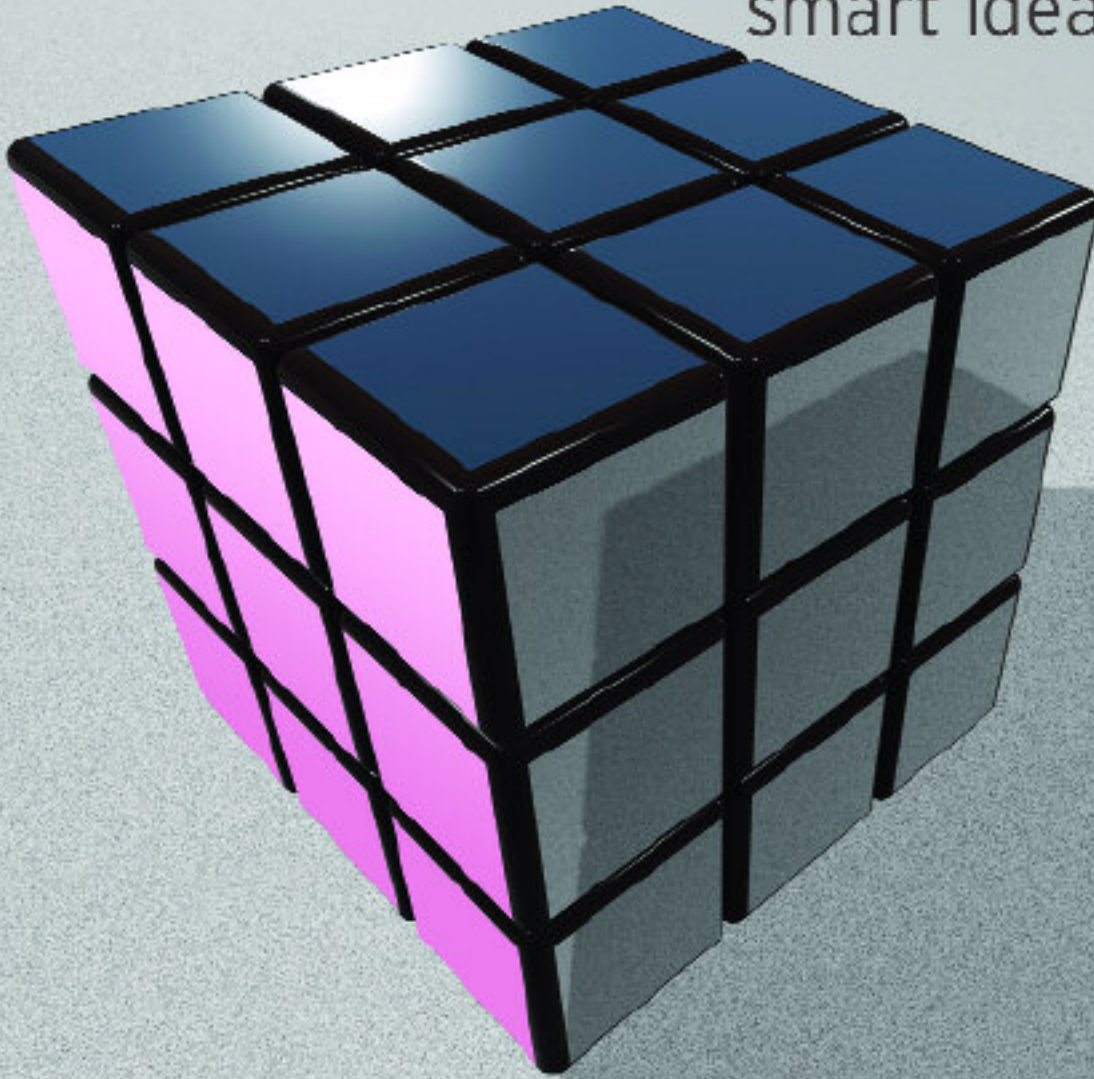
Mustafa Kemal Torlak

Geçtiğimiz yıl içerisinde 4 gemi teslimatı yapan Torgem'in diğer teslim ettiği gemiler Admarin'e ait 6,000 tonluk 2 kimyasal tankerdi. Sektörde yönetici düzeyindeki genç isimlerden Torgem Gemi İnşaat San. ve Tic. A.Ş Genel Müdürü Mustafa Kemal Torlak ile, devam eden projeleri ve sektörü değerlendirdik.

Teslim ettiğiniz gemilerin tahmini maliyetleri ne kadar? Eylül K gibi ilk olma özelliği taşıyan bir projeniz daha olacak mı?

Teslim ettiğimiz gemilerin hepsi Türk bayraklı. Maliyetleri tam olarak bilmesem de, bir öngöründe bulunabilirim. Kuru yükler, şu anda daha pahalı olabilir ama 25-28 milyon dolar arasında idi. 6,000 dwt'luk gemilerin maliyetleri de 14-16 milyon dolar arasında olmalı, ama bu da süreye göre değişir. Sade-

zeki fikirler! smart ideas!



Halkla İlişkiler

Yayıncılık

özel uluslararası yayıncılık
kaynak yayıncılık
sektörel kataloglar

Turizm / Halkla

kurumsal kimlik çalışmalarını
tanıtım filmi / CD'si
profesyonel medya / fotoğraflı çekimleri
yeni medya ve sosyal medya reklamları
boşer tasarımları

Proje Organizasyonu

kurumsal, uluslararası, özel projeler kapsamında
organizasyon ve etkinlikler
bay toplantıları

Seminer / Konferans / Fuar

kişisel eğitim seminerleri
fuarcılık tasarımı ve uygulaması
ulusal / uluslararası konferanslar

Turizm

"Dildar" ticaret seyahatleri
toplantıları

Public Relations

Publishing

periodic international publications
reference publications
catalogs for various sectors

Promotion / Advertisement

institutional identity work
promotional films / CDs
shooting professional video / photo
individual media advertisements
branding designs

Package Organization

fundraising, entrance series, special days, conferences,
learning conferences,
conferences and meetings

Seminar / Conference / Exhibition

individual training seminars
design and implementation of exhibition stands
national / international conferences

Tourism

business tours / meetings
abroad "Dildar" saloon





There are bureaucratic obstacles in the sector. Specific standards specially prepared for our sector must be set. There is the occupational safety law, but it is completely open to interpretation. Standardization should be provided. Such as standardization process should be carried out in coordination with the government. Otherwise, measures taken by individual yards could be different.

Sektörde bürokratik eksikler var. Bizim sektöre özel olarak hazırlanmış belli standartların oluşması lazım. İş güvenliği kanunu var ama tamamen yoruma açık ve kişiden kişiye değişebiliyor. Bunlara standardizasyon getirilmeli ve bu devletle beraber yapılmalı. Aksi takdirde her tersanenin aldığı önlemler farklılaşabiliyor.

Eylül K was a first in her own segment, but from now on, the firsts we can do would be specialized vessels. Our shipyard does not have sufficient space for expansion, and therefore it is difficult to build vessels that are special in terms of dimensions. We can only change type of vessels, for example vessels that carry fuel to oil rigs.

Could you please give us information about your ongoing projects?

We are currently building a 20 thousand dwt vessel for the Kaptanoğlu Group. We will launch her in August and deliver within this year. We are also building a second 6,000 dwt chemical tanker for Urkmez Group, and she is scheduled to be launched in August and delivered by the end of this year as well. Another 4,700 dwt chemical tanker under construction of Mar Shipping is scheduled to be launched by the end of the year or in January next year for delivery in the first quarter. We are also building two 10,000 dwt chemical tankers for Varkan Shipping. We will launch the first one this year and deliver next year. All of these projects are implemented under contracts we concluded last year, and because we already have many orders, we do not want to take new ones. We always build vessels two by two. We do not want to fill the yard excessively.

We will deliver the recently-launched vessel by the 4th month of 2009, and thus our smaller slipway will be available for new orders by the end of this year. The larger slipway will be available by the end of 2009, and the vessel to be launched then will be delivered in 2010. We do not have plans for the time after that, we prefer waiting. We believe that estimating the costs for a period of 2 years would be less risky.

Do you have plans for investments in different fields?

We have investments in different sectors. One of them is the tourism sector, and we have a tour operator company that has recently been established. We also have IT company. We invested in two different sectors, and continue to do so.

Do you need a different shipyard area?

We may consider making a new shipyard investment only on the second or third place. We have other investment plans. Currently, we are trying to grow vertically instead of horizontally, which is more difficult in Turkey. Because, we have come closer to Europe. We have seen that it would be wiser to involve in specific

ce saç fiyatlarında bile 1.5 senede fark oluşuyor. Bazı kalemlerde %20 civarında fiyat artışları oldu ve bu da maliyetlere yansıyor.

Eylül K kendi segmentinde bir ilkti, ama bu saatten sonra bizim yapacağımız ilkler ancak özel tip gemi olabilir. Tersanemiz artık oldukça küçük kaldı yer açısından ve bu nedenle de büyüklüğü itibarıyla özel olacak bir gemi inşa etmek zor. Mesela petrol platformlarına yakıt taşıyan gemilere yönelerek ancak tip değişikliği olabilir.

Devam eden projeleriniz hakkında bilgi alabilir miyiz?

Şu anda elimizde, Kaptanoğlu Grubu'na ait 20 bin dwt'luk bir gemi var. Ağustos'ta denize indirip bu sene içinde teslim edeceğiz. Yine Ürkmez Grubu'nun 2. gemisi olan bir 6,000 dwt'luk kimyasal tankerimiz var ve onu da Ağustos'ta denize indirip yıl sonu teslim edeceğiz. Bir tane de Mar Denizcilik'e ait 4,700 dwt'luk kimyasal tanker var, onu da sene sonu veya Ocak gibi denize indirip önümüzdeki senenin ilk çeyreğinde teslim edeceğiz. Onun haricinde Varkan Denizcilik için iki tane 10,000 dwt'luk kimyasal tanker inşa ediyoruz. Birincisini bu sene denize indirip önümüzdeki sene teslim edeceğiz. Bu projelerin tamamı geçen sene aldığımız kontratlar ve dolu olduğumuz için de çok fazla almak istemiyoruz. Biz hep 2 gemi, 2 gemi gidiyoruz, tersaneyi aynı anda fazla doldurmak istemiyoruz.

En son indirdiğimiz gemiyi 2009'un 4. ayı gibi teslim edeceğiz ve böylece küçük kızağımız bu senenin sonunda kızak olarak boşa çıkacak. Büyük kızağımız da 2009'un sonunda boşa çıkıyor ve oradan indirdiğimiz gemiyi 2010 içersinde teslim edeceğiz. Ondan sonrası için plan yapmıyoruz, beklemeyi tercih ediyoruz. Maliyetleri 2 senelik öngörmenin daha risksiz olacağını düşünüyoruz.

Farklı alanlarda yatırım planlarınız var mı?

Turizm-tur operatörlüğü ve bilgi teknolojisi (IT) gibi farklı sektörlerde yatırımlarımız var. Şimdilik iki farklı sektöre yatırım yaptık, yapmaya da devam ediyoruz.

Farklı bir tersane alanına ihtiyaç duyuyor musunuz?

Biz tersane yatırımı olarak yeni bir yatırıma girmeyi 2. veya 3. planda düşünebiliriz. Ondan önce başka yatırım planlarımız var. Şu anda yatayda fazla büyümeden dikeyde büyümeye çalışıyoruz, ki bu Türkiye'de daha zor. Çünkü Avrupa'ya çok yaklaştık. Uzak-



production, instead of a production like in the Far East. And we prefer being compact and distinguish ourselves to spreading.

Investment plans can be rather for acquiring vessels and in the field of shipbuilding. We also aim to build vessels for operating ourselves. The type of such vessels may be dry bulk carriers of general cargo vessels.

Could you please tell us your views about the current situation of the shipbuilding industry? What kind of a situation does the sector undergo and what will the sector face?

The shipbuilding industry in Turkey has developed abnormally fast. And it still goes on developing. This is due to the supply/demand imbalance and partly to economic conditions. And the sector experiences difficulties in keeping pace with this speed in physical terms. All these lead to problems. These reasons underlie the recent incidents and subsequent inspections. There are many unsettled formations mainly due to costs. And cost items change as a result of new sanctions. I do not know where the sector will go, but I am not so pessimistic. Orders may not continue, or the type of orders may change. Chemical tankers were very much popular in the past, but I believe that there will be a transition to container ships, general cargo vessels and dry bulk carriers. Some smaller shipyards may shift to fishing vessels, supply vessels and seismic vessels. This will lead to more varieties in ship types. In the past, yards would act with community consciousness, but today, each one will need to choose their own type and concentrate on it. ☒

doğu'daki gibi bir üretim yapmaktansa spesifik üretim yapmanın daha doğru olduğunu anladık ve yayılmak yerine daha da kompaktlaşıp sivrilmeye çalışıyoruz.

Yatırım planları daha çok gemi alımı ve gemi inşaatı alanında olabilir. Hedefimizde, işletme amaçlı kendimize gemi yapmak da var. Bu gemilerin tipleri kuruyük ve karışık yük olabilir.

Gemi inşa sanayinin içinde bulunduğu durumu değerlendir misiniz? Sektör nasıl bir durumdan geçiyor ve sektörü neler bekliyor?

Gemi inşa sanayi Türkiye'de çok anormal bir hızla gelişti. Gelişmeye de devam ediyor. Bu hız, arz ve talep dengesizliğinden, biraz da ekonomik şartlardan kaynaklanıyor. Çok hızlı gelişime de sektör, fiziksel olarak ayak uydurmakta zorlanıyor. Bundan dolayı da sıkıntılar doğuyor. Son yaşanan olaylar ve sonrasındaki denetlemeler bu nedenlerle ortaya çıktı. Birçoğu maliyetlerle alakalı olarak epey oturmamış oluşumlar var. Yeni yaptırımlarla da maliyet kalemleri değişiyor. Bundan sonra sektör nereye gider bilmiyorum ama çok da kötümser bakmıyorum. Siparişler devam etmeyebilir veya siparişlerin tipi değişik devam edebilir. Önceleri kimyasal tanker yoğunluğunda şimdi konteynere, genel kargoya ve kuru yüke geçiş olacaktır. Bazı küçük tersaneler balıkçı gemilerine, tedarik gemilerine veya sismik gemilere kayabilir. Böylece daha fazla çeşit olacak. Daha önceden topluluk bilinci ile hareket ediliyordu ama şimdi herkes kendi yoğunlaşması gereken dalı seçip onun üzerinde konsantre olacak. ☒

İstanbul rüyasını Boğaz'da yaşayın!..
An Istanbul dream live on the Bosphorus!...
Call for your private tour

www.dildar1.com

Call for charter details Tel: +90 212 202 99 02 (pbx) GSM: +90 533 472 9364 // +90 532 482 7090

Transak Shipping
TRANS AK SHIPMANAGEMENT INC.
GEMİ ALIM SATIM DA EN DOĞRU ADRES

- YENİ GEMİ İNŞAA
- İKİNCİ EL GEMİ ALIM SATIM
- GEMİ ALIM & SATIM DANIŞMALIĞI
- GEMİ İŞLETME

EN GÜNCEL VE EN DOĞRU GEMİ VERİ TABANI İÇİN BİZLERLE TEMASA GEÇİNİZ

<http://www.transak.com.tr> Tel: 0216 337 56 07

EMAK™
EMAK ON BOARD SINCE 1968
"MARINE A/C SYSTEMS AND FANS"

Lloyd, ABS, B.V. TUV, Bsria **Air Handling Units (AHU)- Self**
Tested HiQ Fans for **Contained A/C Units**
Marine Applications

- Standard
- Ex- Proof
- Smoke
- Bifurcated Axial Fan Models
- Centrifugal Fan Models

- IACS Member Approved A/C + Ventilation Designs for
 - Chemical Tanker
 - Bulk + Container Carrier
 - Tuğ Boat
- IACS Member Approved Smoke Volume Dampers and Full Range of Ancillaries

**EMAK Ltd. Şti. - İlk Belediye Cad. 8,
 Tunel, İstanbul - TURKEY Tel: +90 212 245 11 35-36
 249 93 65 - 245 54 83 Fax: +90 212 249 52 24
 Website: www.emak.com.tr E-mail: emak@tr.net**

FM 90141 - ISO 9001:2000