



FURTRANS

27 YEARS IN THE TURKISH MARITIME INDUSTRY

27 SENEDİR TÜRK DENİZCİLİĞİNDE



Süalp Ürkmez

Furtrans Denizcilik Grubu İcra Kurulu Başkanı Süalp Ürkmez, geçtiğimiz 10 sene içinde net sermayelerini nasıl 15 misli artırdıklarını ve yeni tersane yatırımları Anadolu Deniz İnşaat Kızakları'ını (ADİK) anlattı. Ürkmez ayrıca, Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) ve Türkiye Denizcilik Üniversitesi ile ilgili sektörün girişimlerini de açıkladı.

Süalp Ürkmez, Chairman of the Executive Board, Furtrans Shipping Group, told us how they increased their net capital fifteen-fold within the past 10 years and gave information about their recent shipyard investment, Anadolu Deniz İnşaat Kızakları (ADİK). Ürkmez also told about the sector's initiatives relating to Turkish Maritime Education Foundation (TÜDEV) and Turkish Maritime University.

Furtrans Denizcilik kurulduğundan bu yana nasıl gelişti?

Benim kendi kendime yaptığım bir değerlendirme var. Biz denizciliğe, 1978'de koster gemileri inşa ederek başladık. O zamanlar 5 tane küçük koster gemimiz vardı. Türkiye'de ilk kez krediler verilmeye başlandığında, 1990'da ilk kredimizi aldık ve bu krediyle 2 tane handysize gemi satın aldık. 1994'ün sonlarına doğru, tüm gemilerimizi sattık. Çünkü o zamanlarda yükselen bir piyasa vardı. Ardından gemi inşa ederek tekrar yatırım yapmaya başladık. O günden bugüne yaklaşık 25 adet gemi inşa ettik. 2005 senesine geldiğimizde yine yükselişte olan bir piyasa ile karşı karşıyayız. Ve yine gemilerimizin çoğunu satmış durumdayız. Şu anda filomuzda 3 adet gemimiz var. 1995 – 2005 arasında net sermayemizi tam 15 misli artırdık.

2005 - 2006 yılları için projeleriniz ve yatırımlarınız neler?

Şu anda kendi yatırımlarımızda tedbirli döneme girdik. Genellikle gemi siparişi veriyoruz, sonrasında bu gemileri piyasa şartlarına göre satıyoruz veya işletmemize alıyoruz. Furtrans Grup olarak Anadolu Deniz İnşaat Kızakları (ADİK) tersanesine sipariş veriyoruz. Bu tersaneye 4 konteyner gemisi siparişimiz var. Bunlar bugünlerde çok

How has Furtrans progressed since its establishment?

I have a personal evaluation. We entered the maritime industry in 1978, with construction of coasters. We had 5 small coasters at that time. When the banks began providing loans for the first time in Turkey, we obtained our first loan in 1990 to purchase 2 handysize vessels. By the end of 1994, we sold out all our vessels, because there was a rising market at the time. Then, we began making investments again by building ships. We have built total of 25 vessels since then. In 2005, we see the market rise again. We have sold most of our vessels. Currently, we have only 3 vessels in our fleet. We increased our net capital 15 fold between 1995 and 2005.

What are your projects and investments for the year 2005 and 2006?

Currently, we have entered a cautious period in relation with our investments. We generally place vessel orders, and then, depending on the market conditions, we either sell or add them to our own fleet. As Furtrans Shipping Group, we place our orders with the Anadolu Deniz İnşaat Kızakları (ADİK) shipyard. We currently have 4 containership orders with it. They are of the feeder type, 1,050 TEU high-draft containerships that receive



talep edilen feeder tipi, 1,050 TEU'luk, yüksek draftlı konteyner gemileri. Bu gemileri de büyük ihtimalle satacağız. Alman firmalarla görüşüyoruz. 4 konteyner gemisi dışında bu sene teslim edilecek 3 tane daha gemimiz var. İki 9,000 tonluk konteyner gemisi. Diğeri ise 42,000 tonluk bulk carrier. Bu gemilerin teknelerini Varna tersanesinden temin ettik ve Türkiye'ye çektik. Son 1 senede yaklaşık 10 tane gemi sattık. Bu sene teslim edilecek 3 gemiyi de filomuza kattığımızda 6 gemimiz olacak. Bunların dışında 1 sene sonra teslim edilecek olan bir kimyasal tanker yaptırıyoruz Anadolu Tersanesi'nde. Ayrıca yurtdışında inşa ettirmeyi düşündüğümüz 2 adet 18,000 dwt'luk tanker projemiz de mevcut. Yatırımlarımızı durdurmuyoruz, yatırım yapmaya devam ediyoruz ama tedbirli yaklaşıyoruz. Açıkta pozisyon bırakmamaya çalışıyoruz.

ADİK'in işletilmesi ve buraya yapılması planlanan yatırımlar, yenileme çalışmaları ile ilgili bilgi verir misiniz?

ADİK, Furtrans'tan tamamen bağımsız, apayrı bir şirket. Biz armatörlük şirketi olarak tersanemizle gemi inşa kontratı yapıyoruz. Diğer tersanelerin alacağı kadar ücreti de kontrata bağlıyoruz. Çünkü tersanenin performansını başka türlü ölçemeyiz. Satın aldığımız tersane daha önce çok fazla gemi inşa etmiş bir tersane değildi. Tersanenin üretim sahasını ve altyapısını düzenliyoruz. Tüm sahayı 4-5 m. derinlikte tamamen kazarak, beton katkılarla, üstünde ağır blokların inşa edilebileceği, ağır vinçlerin yürüyebileceği bir saha haline getiriyoruz. Bizim o tersanede 16,000 m² kapalı alanımız var. Geriye kalan 24,000 m²'nin tamamını bu şekilde düzenliyoruz. Resmen parayı toprağa gömüyoruz. Biri büyük, diğeri küçük iki kızağımız olacak. Büyük kızakta 150 m ve 23,5 m'ye kadar gemiler inşa edeceğiz. Üstüne de 2 tane gantry crane koyuyoruz. Bu crane'lerden bir tanesi 2x100 tonluk. Bir tanesi 2x62,5 tonluk. Amacımız o kızaktan senede 3 gemi, yani 4 ayda bir, bir gemi indirebilmek. Küçük kızağa da bir crane koyuyoruz. Bu kızağımızda da 8,000 tonluk tankerlerimizi seri olarak imal etmeye devam etmeyi düşünüyoruz. Ayrıca bizim 'gri bina' dediğimiz çok büyük bir kapalı alanımız da var. Bu alan 150 m'ye 30 m boyunda megayatlar, römorkörler, ro-ro gemileri gibi spesifik projeleri gerçekleştirmek için çok uygun bir alan. Burayı da değerlendireceğiz.

Peki, Furtrans neden karaya yatırım yapmaya karar verdi?

Evet, tersanecilik bir kara yatırımı ama Furtrans her şeyden önce bir armatörlük firması, denizci bir firma. Aslında tersane yatırımı yapmayı düşünmüyorduk. Çünkü bugün en iyi şartlarda bile tersanelerin kar etmediğini düşünüyorum. Bizim tersane yatırımımız yalnızca bir araç, asıl amaç değil. Furtrans'ın servislerini rahatlıkla verebilmesini ve hızlı bir şekilde gemilerini yapabilmesini sağlayacak bir araç. Seri gemi inşa etmek istiyoruz. Piyasada çok önemli değişiklikler olmazsa, 4 ile başladığımız konteyner gemisi inşası sayısı 10-12'ye çıkacak. Bir tersane için bugün en büyük problem bir projeden diğerine atlamak. Tuzla'daki tersanelerin en büyük problemi de seri gemi inşa siparişi alamamak. Bir tersane 5 çeşit gemi yaparsa hiçbir şey kazanamaz. Çünkü bir projeden diğerine adapte olmak zaten 6 ay sürer. Halbuki kardeş gemi yaptığınız zaman her şey ilk gemiden sonra son derece hızlı gider.



great demand nowadays. Most probably, we will sell them. We conduct negotiations with German companies. In addition to these 4 containerships, we also have 3 more newbuildings to be delivered this year. 2 of them are 9,000 dwt containerships, and the other is a 42,000 dwt bulk carrier. We purchased the hulls of these ships from the Varna shipyard and towed to Turkey. We have sold approximately 10 vessels for the last 1 year. We will have total of 6 vessels, when we add those 3 to be delivered this year. In addition to these ones, we also have a chemical tanker under construction at the Anadolu shipyard. She will be delivered next year. We also have project for 2 tankers of 18,000 dwt to be built abroad. We do not stop but continue our investments. However, we approach cautiously.

Could you please give us some information about the operation of ADİK, investments considered to be made in that shipyard, and upgrading operations?

ADİK is a separate company, completely independent from Furtrans. As a shipowning company, we enter into shipbuilding contracts with our shipyard, based on a price that the other shipyards would charge. The reason is that, we cannot measure the performance of the shipyard in any other way. The yard we purchased was not one that built many ships. We do arrangements in the production area and the infrastructure. We completely excavate the whole land at a depth of 4 to 5 meters and fill it with concrete to obtain a place on which heavy blocks could be built and heavy cranes would move. We have 16,000 square meters of covered area in that yard. The remaining 24,000 square meters are arranged in that way. We really bury the money in the ground! We will have two stocks: one big and on smaller. The big one will be used for building ships up to 150 m by 23,5 m. We will erect 2 gantry cranes. One of these cranes will be 2x100 tons and the other 2x62,5 tons. We aim to launch 3 vessels a year, in other words, one vessel every 4 month from there. There will be one crane at the smaller stocks. We plan to serially build 8,000 dwt tankers on those stocks. In addition, we



Eğitime gelecek olursak, TÜDEV ile ilgili birçok çalışma yapıyorsunuz. En son gelinen nokta nedir?

Benim TÜDEV yönetimindeki 2. dönemim. TÜDEV’de denizciliğin gerektirdiği en iyi eğitimi vermek için akademik olarak tüm altyapıyı kurduk. 2 sene önce yasa, üniversite statüsünde olmadığımızdan dolayı TÜDEV’den mezun olan öğrenciler 2 sene denizde çalıştıktan sonra uzakyol vardiya zabiti ehliyetini alma sınavına girebilecek şekilde değiştirildi. Ardından tamamen öğrenci alamaz statüsüne geldik. Halbuki bizim verdiğimiz eğitim de üniversitelerin gibi IMO ve STCW standartlarına göre. Bu problem ortaya çıkınca, ben bir fikir ortaya attım. Okulumuzun yurtdışından akredite edilmesi ve Türkiye’nin vermediği zabitlik ehliyetinin yurtdışından alınması fikrini. Bayağı bir tartışıldı. Sonuçta tüm girişimlerimizi yaptık. TÜDEV’deki mevcut eğitimi İngiliz standartlarına getirdik. Bu standartlar çerçevesinde halen mevcut 59 öğrencimiz eğitim görüyor. British Technology Education Council’den (BTEC) alınan yetkiyle, TÜDEV onların Türkiye’deki merkezi oldu. BTEC’den çıkan öğrenciler yüksek okul mezunu sayılıyor ve Ankara da onların eğitimini onaylıyor. Öğrenciler mezun olduktan sonra İngiltere’den ehliyet alacaklar. Ayrıca TÜDEV’in öğrencilerinin armatörlerin sponsorluğunda eğitim görmeleri konusunda da çalışmalar yürütüyoruz. Eğitim konusunda esas hedefimiz Türk Denizcilik Üniversitesi’ni kurmak. Türkiye’nin böyle bir üniversiteye ihtiyacı var. Altyapımız hazır, inşaat için büyük bir arazi aranıyor. Tüm akademik ve kuruluş çalışmalarını tamamlayarak, üniversiteyi açmak için 1,5 sene önce YÖK’e başvurduk ama YÖK 1,5 sene dir hiçbir üniversitenin başvurusu ile ilgili kararda bulunmadı. Ancak bugünlerde incelemelere başlayacağını haberini aldık. Deniz Ticaret Odası, bütçesiyle bu oluşumun arkasında. Vakıf üniversitesi konumunda olacak. Bir yandan kurslar da devam edecek. Ben Furtrans armatörlük şirketi olarak TÜDEV’den mezun olan öğrencilerin hepsini 5-6 sene sonra kendi gemilerimizde kaptan olarak göreceğime eminim. Tüm bunlar denizcilik mesleğinin sevdirilmesi ve bu mesleğin ne kadar güzel bir meslek olduğunun Türkiye’de tanıtılması için yapılan komple bir projenin parçaları. Denizcilik sanayi Türkiye’nin işsizlik sorununa en iyi çözüm. Yavaş yavaş herkes bunun farkına varmaya başladı.

Peki Furtrans’ın kapısı sadece TÜDEV mezunlarına mı açık

have a very large covered area, which we call “the grey building”. That building is very appropriate for building specific crafts such as mega-yachts, tugboats, ro-ro vessels, etc. We will also make the best use of that place.

Well, why has Furtrans decided to invest in land?

Yes, shipbuilding is a land investment, but before all else, Furtrans is a shipowning company, a shipping company. Actually, we had not considered investing in a shipyard. Because, I believe that the shipyards do not make good profits even under the best conditions today. Our shipyard investment is only a means not the actual goal. It is a means that would allow Furtrans to provide its services easily and build the necessary ships swiftly. We want to construct vessels serially. If the market remains somewhat stable without significant changes, the number of containerships under construction will rise from 4 up to 10-12. The most important problem for a shipyard today is to “jump” from one project to another! And the biggest problem of the shipyard in Tuzla region is that they cannot receive serial shipbuilding orders. If a shipyard builds 5 different types of vessels, then it cannot earn anything, because it takes at least 6 months to adapt to a new different project. However, when you build sister ships, production proceeds swiftly after the construction of the first one.

As for education, you conduct many activities relating to the Turkish Maritime Education Foundation (TÜDEV). Could you please tell us about the current situation?

This is my second period in TÜDEV’s management. We have established the necessary academic infrastructure to provide the best education required by the maritime industry. 2 years ago, because the foundation did not have university status, the relevant law was amended in such way to allow the graduates of TÜDEV to take the examination to obtain an unlimited watchkeeping officer license after working on boards ships for a period of 2 years. After that everything changed. The training we provide is, just like those of the universities, in compliance with the IMO and STCW standards. When we faced such a problem, I came up with an idea to have our school accredited by a foreign educational institution and to obtain the officer licenses from abroad. The idea was discussed considerably. Finally, we completed the necessary preparations and raised the standard of education at TÜDEV to the level of British standards. Currently, total of 59 students receive maritime training within the framework of these standards. With the accreditation obtained from British Technology Education Council (BTEC), TÜDEV became their center in Turkey. BTEC graduates are considered to be university graduates and Turkish governmental authorities also approve that education. Following their graduation, the students will receive their licenses from the U.K. Additionally, we have some efforts to provide education to students at TÜDEV under sponsorship of shipowners. Our ultimate goal is to establish the Turkish Maritime University. Turkey needs such a university. Our infrastructure is ready. We are looking for a large land for construction. We filed an application with the



olacak? Örneğin 9 Eylül Üniversitesi ya da İTÜ mezunu bir genç, firmanızda çalışmak için iş başvurusunda bulunursa onu eleyecek misiniz?

Şu an yetişmekte olan kapasite ne Türkiye'ye, ne dünyaya yeterli olabilir. İTÜ'nün mezunlarına da, TÜDEV'in mezunlarına da ihtiyaç çok büyük. Dolayısıyla öyle bir eleme hiçbir zaman söz konusu değil. Her şeyden öte, herkesin kendisini çok iyi yetiştirmesi ve denizciliği sevmesi gerekiyor. Bir genç, eğer daha okuldayken ben karada, firmaların hangi bölümünde çalışabilirim diye düşünürse denizcilikle ilgili hiçbir yere gelemesin. Denizcilik okullarında okuyan herkesin denize çıkması, en az 10 senesini denizde geçirmesi gerekiyor. Bu birimleri onları çok iyi yerlere getirecektir.

Siz aynı zamanda Denizciler Turizm ve Denizcilik A.Ş. İcra Kurulu Başkanlığı görevini de sürdürüyorsunuz. Samsun ve Ankara feribotlarını satın aldınız. Planlarınız neler?

Denizciler Turizm ve Denizcilik A.Ş. Türkiye'de feribot ve yolcu gemisi konusunda yatırım yapmak amacı ile yaklaşık 60 denizci kuruluşun ortaklığı ile kuruldu. Ankara ve Samsun gemilerini de bu amaçla bir başlangıcı olarak satın aldık. Bu gemiler 2006'da, İstanbul İzmir arasında her gün gerçekleştirilecek seferlere başlayacak. Her gün araç ve yolcu taşıyabilmek için büyük bir yatırım yapıyoruz. Yönetim Kurulu'nda alınan karar ile toplam 14 milyon dolar harcanarak bu 2 geminin tüm kabinleri ve iç mekanları, makineleri ve tüm ekipmanı yenilenecek. Harcanacak olan bu para gemilerin değerinin yaklaşık 3 katı. Gemilerde restoranlar, fitness salonları, sinema salonu oluşturacağız. Bugünlerde gemilerin dizaynını bitirmek üzereyiz. Tersanelerle de görüşmelerimiz sürüyor. Ayrıca, yurtdışına Türk gemileriyle turizm amaçlı seferler yapmayı da planlıyoruz.

Denizciler Turizm ve Denizcilik A.Ş. dışında ortak olduğunuz başka şirketler de var mı?

Yalova Altınova Tersane Girişimcileri Sanayi ve Ticaret A.Ş., Ereğli Denizcilik A.Ş. ile Denizcilik Ataköy Turizm İnşaat'da şirket ortağı konumundayız. &

FURTRANS YENİ İNŞALAR // FURTRANS NEW BUILDINGS

Tip // Type	DWT	Yıl // Year	İsim // Name
Container Multipurpose	9,370	7.2005	ADİK Hull No201
Container Multipurpose	9,370	11.2005	ADİK Hull No206
Bulk Carrier	41,200	3.2006	ADİK Hull No203
Chemical Oil Tanker	8,100	6.2006	ADİK Hull No188
Product Tanker	2,750	9.2006	ADİK Hull No204
1,050 TEU Container Vessel	11,000	11.2006	ADİK Hull No207
Product Tanker	2,750	1.2007	ADİK Hull No205
1,050 TEU Container Vessel	11,000	4.2007	ADİK Hull No208
1,050 TEU Container Vessel	11,000	8.2007	ADİK Hull No209
1,050 TEU Container Vessel	11,000	11.2007	ADİK Hull No210
Chemical Oil Tanker	18,000	3.2007	
Chemical Oil Tanker	18,000	8.2007	
Chemical Oil Tanker	18,000	2.2008	
Chemical Oil Tanker	18,000	8.2008	

Higher Education Council of Turkey (YÖK) 1,5 years ago to open the university after completion of all academic and establishment operations. But they have not adopted any decisions relating to application of any universities for 1,5 years. However, we have been informed that they would begin investigations nowadays. The Chamber of Shipping supports this formation with its budget. It will be a foundation university. Courses will also continue simultaneously. As the Furtrans shipowning company, I am sure that I will see all students graduating from TÜDEV as masters of our vessels 5-6 years later. All these are a part of a complete project aimed at making the profession of seamanship more attractive and showing to the Turkish people that this profession is a very good one. Maritime industry is the best solution for the unemployment problem in Turkey. Gradually, everyone began to realize it.

Will Furtrans' doors be open only for TÜDEV's graduates? Will you eliminate 9 Eylül University or Istanbul Technical University (ITU) graduates who make an application for employment at your company?

The current capacity would be sufficient neither for Turkey nor for the rest of the world. There is a great demand for qualified seamen, regardless of whether they graduate from İTÜ or TÜDEV. Consequently, such an elimination could never be considered. Before all else, everyone should have a very good maritime education, and love the profession. If a young person begin thinking how to work on land and in specific departments of companies even while he still studies at a maritime school, then he would not be able to succeed in this profession. Every graduate should sail on board ships, and spend at least 10 years on sea. Their accumulation of knowledge will lead them to a good career.

You also hold the office of Chairman of the Executive Board of Denizciler Turizm ve Denizcilik A.Ş. You purchased the Samsun and Ankara ferries. What are your plans?

Denizciler Turizm ve Denizcilik A.S. was established with the participation of approximately 60 shipping companies with the objective to make investments in the field of ferry and cruise ships. We purchased the Ankara and Samsun vessels for the commencement of the related activities. These vessels will begin regular services between İstanbul and İzmir in 2006. We make a big investment in order to be capable of carrying vehicles and passengers everyday. In line with a resolution adopted by the Board of Directors, all cabins and interiors, engines and all equipment of these two vessels will be renewed with an investment in the amount of 14 million dollars. This money to be spent is approximately threefold the actual value of these vessels. There will be restaurants, fitness centers, and movie theaters on board the ships. Design works are to be completed these days. We conduct negotiations with the shipyards. We also plan to offer cruise services abroad on board Turkish vessels.

Are there any other companies in which you are a partner?

We are also a partner in Yalova Altınova Tersane Girişimcileri Sanayi ve Ticaret A.Ş., Ereğli Shipping company, and in Denizciler Ataköy Turizm İnşaat. &