



Rina has considerably accelerated its training activities since it established its plan approval office and moved to Kozyatagi in October 2006. Setting out with a team of mere 8-10 persons, now they proceed on their way with a staff of 30.

RINA ISTANBUL OFFICE ON DUTY IN THE SECTOR!..

RİNA'NIN AJANLARI SEKTÖRDE!..

Rina 2006 Ekim'de plan onay ofisini kurup Kozyatagi'na taşındığından beri eğitim konusundaki çalışmalarına iyice hız verdi. Şirket, 8-10 kişilik bir ekiple yola çıkmışken şimdi 30 kişilik kadroyla yoluna devam ediyor.

MELİKE ASLI ŞAHİNSOY

Fuat Çakmak, Rina's Country Manager for Turkey, anticipated that vessel and yacht orders would rise until 2012, and that the number of shipyards would continue growing, and stated that they also kept pace with the dynamism in the industry.

What has changed since your move?

In parallel with our growing number of employees, our business has become more intensive and started to go better. We have started operating with a team 4 times larger within only 14 months. We will organize total of 12 seminars in January and December in the maritime industry. The speakers are mainly the expert trainers from our headquarters. But from time to time, we also invite expert colleagues working with us in Turkey. We preplan these training programs systematically and periodically. In the first stage, we appoint an agent and send him to check the sector. Thus, we can see the deficiencies from within.

Have you determined the training program for 2008?

We organized approximately 10 trainings last year. They were related to ISM, port state controls, and new paint applications. The paint issue will become a hot topic as from the second half of 2008 as well. Vessel painting that was not under the supervision of the classification societies in the past has now been placed under the responsibility of the classification societies by the IMO. In an attempt to be a first in this field, we have transferred an expert in the field of vessel painting. After training our colleagues here, we will provide training to the sector. Because today the paints of vessels need to be inspected by the paint inspectors. For this matter is very important, not only do we have to train our own personnel, but we have to do our proportion of the work in trainings relating to the sector as well.

Rina Türkiye Bölge Müdürü Fuat Çakmak; 2012 yılına kadar gemi ve yat siparişlerinin artacağını, tersane sayılarındaki artışın da devam edeceğini öngörürken, kendilerinin de sektördeki bu hareketliliğe ayak uydurduğunu ifade ediyor.

Taşındıktan sonra neler değişti?

Artan eleman sayımıza paralel işlerimiz de daha yoğun ve iyi gitmeye başladı. 14 ay içerisinde öncekinden 4 kat fazla bir ekiple çalışmaya başladık. Ocak ve Ağustos aylarında denizcilik'e yönelik 12 seminerimiz var. Konuşmacılarımız genelde merkez ofisimizden getirdiğimiz uzman eğitmenler. Ancak zaman zaman Türkiye'de bizimle çalışan uzman arkadaşlardan da yararlanıyoruz. Sistematik ve periyodik olarak bu eğitimleri önceden planlıyoruz. İlk etapta bir ajan tespit edip sektöre yolluyoruz. Böylece eksiklikleri içeriden görme fırsatımız oluyor.

2008'in eğitim programı belirlendi mi?

Geçen sene 10 civarında eğitim düzenlendi. Bunlar, ISM, liman devleti kontrolleri ve yeni boya uygulamaları ile ilgili idi. Boya konusu 2008'in ikinci yarısından itibaren de gündeme geliyor. Önceden klas kuruluşlarının denetiminde olmayan gemilerde boyama konuları, şimdi artık IMO tarafından klas kuruluşlarına verildi. Biz de bu alanda ilk olmak amacıyla boya konusunda bir uzman transfer ettik. Burada arkadaşlarımızı eğittikten sonra, sektöre eğitim vereceğiz. Çünkü artık gemilerde yapılan boyaların boya enspektörleri tarafından kontrol edilmesi gerekiyor. Bu konu çok önemli olduğundan hem kendi içimizdeki arkadaşları eğitmek, hem de sektöre ilgili eğitimlerde üzerimize düşeni yapmak durumundayız.

Kısa süre içinde yeni elemanlar aldınız, şirket içi eğitim konusu sıkıntılı olmadı mı?

Elbette kısa sürede alınan elemanları eğitmek kolay olmadı ama



You have recruited new personnel in a short period of time, haven't you experienced any difficulties with respect to internal training?

Naturally, it has not been easy to train the new personnel, but we have managed it. We have assembled a mixed team consisting of graduates of ITU Faculty of Mechanical Engineering and Maritime School of Higher Education and these colleagues have vast experience on board vessels. We make up for our deficiencies with them.

How many vessel projects are there to be classified by Rina?

We have total of 32 shipbuilding projects for which we already concluded contracts. They are mainly in Tuzla, but also in Yalova region and Cide. Furthermore, we will classify the first vessels of the Terme Shipyard.

What advantages has opening a plan approval office here provided?

We see the benefits of opening a plan approval office here. First of all, there has been a considerable increase in the number of our customers. Rina is the only classification society that approves the yacht plans in Turkey and has the yacht plan approval team. There are total of 105 newbuildings underway under the Rina classification.

What are your new plans and projects for the next year?

As regards to their structures, the classification societies are non-profit organizations and we attach great importance to training the sector. The competitive conditions are very heavy. We are striving to provide fast services of very high quality. Consequently, the matter that we attach great importance to is internal training and training the sector in general. Our training activities will continue. Sometimes, because the owners and shipyards cannot be organized well, there arise some deficiencies and they might affect the vessel costs. In this sense, we are trying to do our proportion of the work to eliminate lack of communication and to create a more conscious environment.

What is your overall opinion about the sector?

I believe that the order books of the shipyards will grow until 2012. But of course, this rapid increase will have an end, but actually, it is hard to tell when. Naturally, this is rather related to the situation of the freights and the world market. The European owners order ordinary vessels from Far Eastern yards, either those in India or in China, and from Turkey for smaller tonnages. There is also the fact that the tonnages are in a rising trend and Tuzla is not so convenient for these increasing tonnages. For that reason, shipyards acquire new lands. There is a tendency towards mega yachts in yacht building. &

üstesinden geldik. İTÜ Makine ve Yüksek Denizcilik Okulu mezunlarından oluşan karma bir ekip kurduk ve bu arkadaşların gemilerde yoğun tecrübeleri var. Eksikliklerimizi onlarla tamamlıyoruz.

Şu anda Rina tarafından klaslanacak kaç tane gemi projesi var?

32 tane kontratı yapılmış gemi inşa projemiz var. Projeler çoğunlukla Tuzla, ama Yalova bölgesi ve Cide'de de bulunuyor. Ayrıca Terme tersanesinin ilk yapacağı gemileri biz klaslayacağız.

Burada plan onay ofisi açmanın ne gibi avantajları oldu?

Burada plan onay ofisi açmanın faydalarını görüyoruz. Öncelikle müşteri sayımızda epey bir artış oldu. Yat konusunda zaten, Türkiye'de yat planlarını onaylayan bir tek Rina var ve yat plan onay ekibi de sadece bizde var. Şu anda Rina klasında devam eden 105 tane yat projesi var.

Önümüzdeki yıl için yeni plan ve projeleriniz neler?

Klas kuruluşları yapıları itibarıyla kar amacı gütmeyen kuruluşlar ve biz sektörün eğitimini çok önemli buluyoruz. Rekabet şartları çok ağır. Kaliteli ve hızlı hizmet vermeye çalışıyoruz. Dolayısıyla hala en çok önem verdiğimiz konu, kendi içimizdeki eğitim ve sektörün genel eğitimi. Bu konudaki çalışmalarımız devam edecek. Bazen armatör ve tersane çok iyi organize olamadıkları için bir takım eksiklikler oluyor ve bunlar gemilerin maliyetlerine yansıyor. Biz de bu anlamda, hem aradaki iletişimsizliği ortadan kaldırmak, hem de daha bilinçli bir ortam yaratmak amacıyla üzerimize düşeni yapmaya çalışıyoruz.

Sektörü genel anlamda nasıl değerlendiriyorsunuz?

2012 yılına kadar tersanelerin siparişlerinin artacağını düşünüyorum. Bu kadar hızlı artışın da bir yerde sonu gelecek tabii ama bunun ne zaman olacağı meçhul doğrusu. Bu konu biraz da navlunların durumu ve dünya pazarının gidişatı ile ilgili elbette. Spesifik gemiler haricindeki gemileri Avrupalı armatörler artık Uzakdoğu'ya sipariş veriyorlar. Ya Hindistan'a, ya Çin'e ya da küçük tonajlar için de Türkiye'ye siparişler veriliyor. Bir de tonajların artması söz konusu. Siparişler arttıkça tonajlar da artıyor ve Tuzla artan tonajlar için çok elverişli değil. Bu nedenle de tersaneler yeni yerler alıyorlar. Yat inşada da mega yatlarla doğru bir gidiş söz konusu. &



Fuat Çakmak