



6 MONTHS DO NOT MATTER, WE CAN RIDE OUT THE CRISIS FOR 12 MONTHS, BUT WHAT IF IT LASTS 2 YEARS???

6 AY ÖNEMLİ DEĞİL, 12 AYA DAYANIRIZ, AMA YA 2 YIL SÜRERSE???

Kerem Kiper: "We should not live with the crisis psychology, for it further fuels it. We should not talk about the crisis, and what our companies suffer due to the crisis everywhere. Discussing the crisis on every occasion increases the lack of confidence. Projects with well equity ratio, are well-devised and prepared in line with the requirements should be effective in this period as well. Such good projects should drive the sector in these times of downturn, albeit with slow steps. We should evade speculative transactions and focus on such types of projects. Banks can be convinced with such correct projects, because they approach cautiously. Without being crushed under the crisis psychology, we need to work according to the conditions of this period, acknowledging its reality, until everything is back on track."

Kerem Kiper: "Kriz psikolojisiyle yaşamamak gerekiyor çünkü daha çok körüklüyor. Her yerde krizden ve firmalarımızın yaşadıklarından bahsetmememiz gerekiyor. Her ortamda krizin konu olması güvensizliği de arttırıyor. Özsermaye oranı iyi olan, iyi çalışılmış ve ihtiyaç doğrultusunda hazırlanmış projelerin bu dönemde de geçerliliğinin olması lazım. Bu tür iyi projelerin, bu sıkıntılı dönemde sektörü ağır adımlarla da olsa yürütebiliyor olması lazım. Spekülatif işlerden kaçınıp bu tür projelerin üzerine gitmek lazım. Bankalar da böyle doğru projelerle ikna edilebilir çünkü tedbirli yaklaşıyorlar. Kriz psikolojisi altında ezilmeden, bu dönemin gerçeğini kabul ederek bu dönemin şartlarına göre çalışmalıyız, ta ki işler yeniden yoluna girene kadar."



Kerem Kiper

We have discussed the global crisis that has become the top item on the agenda with Kerem Kiper, Regional Chief Executive Marine for Turkey and Caspian Sea, Bureau Veritas, who says, "Today, markets change from buying market to selling market, in other words, depending on the market in which buyers will determine the conditions. Sellers are not as strong as they used to be before the crisis. Consequently, there are big price imbalances".

"Bugün piyasalar, satım pazarından alım pazarına, yani alıcının şartları koyacağı markete göre değişiyor. Satanın eli kriz öncesi kadar kuvvetli değil. Dolayısıyla büyük fiyat dengesizlikleri oluyor." diyen Bureau Veritas Türkiye ve Hazar Denizi Ülkeleri Denizcilik Genel Müdürü Kerem Kiper'le gündemin baş konusu haline gelen krizi değerlendirdik.

Krizin sektörel etkilerini değerlendirerek sohbetimize başlayalım.

Eğer Türkiye'deki gibi çok spekülatif işler yaparak yakalandıysanız o zaman sıkıntılar ortaya çıkıyor. Bizim %80-90 spekülatif, %10-20



Let's begin by evaluating the impacts of the crisis on the maritime industry.

If you have been caught by the crisis while you were involving in speculative transactions, just as in Turkey, then troubles arise. We had 80-90 per cent speculative and 10-20 per cent contracted dealings. If this balance were vice versa, then the address of 80 per cent of the vessels would be evident, and those dealings would be delivered within the framework of legal conditions. Now, vessels are being delivered, but they cannot be sold, because there is price uncertainty. Situation will improve in the middle or long term, but there is market uncertainty in the near future. And this uncertainty leads to recession, otherwise trade has not halted. There are goods requiring shipping, there are vessels to carry, but there is no financial support in between. Because there is no financial bridge and banks are reluctant to take this risk, there is expectation in the market. In my opinion, world's consumption needs decrease. Because tankers carry rather vital products, they are less affected by the current conditions. However, the crisis seriously affects the dry bulk and container shipping. We are passing through a difficult period when everyone will be cautious, return to their own internal structure, and control the structure of their companies and expenses. I can say that there are no sectors that have remained unaffected by the crisis.

Can you provide us with statistical data relating to the impact of the crisis on Bureau Veritas?

As Bureau Veritas, we class newbuildings in Tuzla since 1996. We have maintained a market share of 70-80 per cent for some 13 years, and this has almost never changed. While they were talking about growth rates of 3-4 per cent for this sector in the world, it has always been around 10 to 20 per cent in our market. And we have tried to keep pace with it. While we were an organization consisting of only 5-6 people, we have grown to be capable of doing this business fast and correctly and become an organization with 100 people today. Actually, this is a difficult situation to resist the crisis. Consequently, Bureau Veritas' Turkey office has become the biggest one among those of any other classification societies in the world. This is something we should all be proud. As a foreign organization established in Turkey, we have become an organization with the highest number of employees consisting of Turkish engineers in this field of the maritime industry.

Before the crisis, we had made considerable investments at the time when the sector was growing. Because our main activity is related to newbuildings, 80 per cent of our engineers handle these projects. Approximately 350-260 out of 500 newbuildings built in Turkey were classed by Bureau Veritas. Consequently, while we had a market share of around 75-80 per cent, approximately 100 projects have been suspended with a sharp fall suddenly. This translates to a capacity reduction of 30 per cent. However, because no formal cancellation notifications have been received, everyone has hope. Once the market and freight rates begin improving, there are several possibilities: either the

kontratlı işimiz vardı. Eğer bu denge ters olsaydı şimdi %80 gemilerimizin adresi belli olacaktı ve hukuki şartlar çerçevesinde o işler verilecekti. Şimdi gemilerimiz teslim oluyor ama satılmıyor, çünkü fiyat belirsizliği var. Orta ve uzun vadede elbet düzelecek ama yakın gelecekte piyasa belirsizliği söz konusu. Bu belirsizlik de durgunluğa sebep oluyor, yoksa ticaret durmadı. Taşıtılabacak mallar var, taşıyacak gemiler var, fakat arada finans desteği yok. Finans köprüsü olmayıp bankalar da bu riski almak istemeyince de piyasada bir bekleyiş oluşuyor. Bence dünyanın tüketme ihtiyacı azalıyor. Tankerler daha yaşamsal ürünleri taşıdığı için, bu durumdan daha az etkileniyor. Fakat kuruyük ve konteyner taşımacılığına krizin etkileri ciddi anlamda yansıyor. Herkesin tedbirli olacağı, kendi iç yapısına döneceği, firma yapısını ve giderlerini kontrol edeceği zor bir dönemden geçiyoruz. Krizden etkilenmeyen sektör yok diyebilirim.

Krizin Bureau Veritas'a yansımından rakamsal verilerle bahsedebilir misiniz?

Bureau Veritas olarak, 1996 yılından beri Tuzla'da yeni inşa yapıyoruz. 13 senedir %70-80 pazar payını elimizde tuttuk ve bu hemen hemen hiç değişmedi. Dünyada bu sektör için %3-4'ler büyüme sayılırken, bizim pazarımızda %10-20 oranlarında büyüme oldu hep. Biz de buna ayak uydurmaya çalıştık. 5-6 kişilik bir organizasyonken alabildiğimiz hacimde işi hızlı ve doğru yapabilmek için büyüyerek bugün 100 kişilik bir organizasyon haline geldik. Krizi göğüslemek açısından bu zor bir durum. Dolayısıyla Bureau Veritas'ın Türkiye ofisi, diğer klas kuruluşlarının dünyaki ofisleri arasında en büyük ofislerden biri haline geldi. Bu hepimiz için çok gurur verici. Türkiye'de yerleşmiş yabancı bir kuruluş olarak, tamamı Türk mühendislerden oluşan ve denizcilik sektörünün bu alanında en büyük istihdamı yapan kuruluş haline geldik.

Kriz öncesinde, sektör büyürken biz de büyümek için çok yatırım yapmıştık. Ağırlıklı aktivitemiz yeni inşa gemiler olduğu için mühendislerimizin %80'i bu projelerle ilgileniyor. Türkiye'de yapılan 500 civarı yeni inşa geminin yaklaşık 350-360 tanesi Bureau Veritas'taydı. Dolayısıyla %75-80 arası bir pazar payına sahipken, birden sert bir inişle yaklaşık 100 civarında projemiz donduruldu. Bu hemen hemen %30'luk bir kapasite daralması demek. Fakat resmi olarak iptal açıklaması yapılmadığı için herkesin bir ümidi var. Piyasa ve navlunlar düzelmeye başladığı zaman için birkaç ihtimal söz konusu. Ya projeler kaldığı yerden devam edecek ya da market ihtiyaçlarına göre başka bir gemi tipine dönüşerek devam edecek. Ancak bu durum krizin süresine bağlı olarak değişiklik gösterebilir. 6 ay sürerse çok önemli değil, 12 ay sürerse dayanabiliriz ama 2 yıl sürerse bambaşka şeyler olur. Dolayısıyla şu anda dibe yakın bir yerde gidiyoruz, bu da ne kadar gideceğimize bağlı. Bizim için, bu %30'luk daralma, normalde akabinde organizasyonun %30 küçülmesi gerekliliğini getirebilir. Fakat bizim gibi kurumsal yapılara sahip ve uzman yetiştiren firmalarda da çok hızlı daralma ya da çok hızlı büyüme sözkonusu değil. Şu anki amacımız, elimizdeki mevcut kadroyu olabildiğince korumak. Bureau Veritas'ın 140 ülkede 40 bine yakın çalışanı var. Bazı ülkelerdeki aktiviteler düşerken bazı ülkelerde artabiliyor. Kendi



projects will resume, or continue by transforming into other types of vessels according to the market requirements. But, this situation may vary depending on the duration of the crisis. If it lasts 6 months, it does not matter; we can ride it out for 12 months, but if it lasts 2 years, then things would be quite different. Consequently, we are currently somewhere near the bottom, and it depends on how long we will continue in this way. For us, 30 per cent shrinkage may lead to a contraction in the organization under normal conditions. But, there is no rapid shrinkage or rapid growth in companies that have strong organizational structures and bringing up experts. Our current objective is to maintain the current staff we have as far as possible. Bureau Veritas has some 40 thousand employees in 140 countries. Activities in some countries may decrease, while they increase in some other. We aim to survive this period by evaluating our colleagues in our own network. I hope we can weather the crisis in this way, because 2009 will be a difficult year, when proceeds and business volume will drop, and market shares will shrink.

Will you have co-operations with other organizations relating to training?

We have had a comprehensive cooperation with the Istanbul Technical University for 1,5 years. Infrastructure works are to be completed soon. We will have a cooperation agreement, which we will soon announce. On the other hand, we try to organize training activities in line with the requirements of our customers. We also have preparations aimed at matters that need to be informed to our customers as new developments take place. We will continue these training activities in 2009 as well. I believe that it is the right time to prepare such training programs, because participation is low at high times.

It is commented that “there will be cancellations in the future” at the Mare Forum; do you think this is a wrong attitude?

In my opinion, it is definitely correct. Because we are in this sector, and we are talking based on our own records. Perhaps, such a comment may not have been welcomed at an international platform, but it is evident that there is surplus capacity in some vessel types and tonnages. Everyone knows this, and you do not need to be an expert to know that. Perhaps, we have already settled a crisis that would be created by the surplus capacity in 2011 or 2012. Consequently, a balancing response today will allow us to enter those times more healthily. There are cancellations, and this is not a prophecy. Today, many container ship and capsize contracts have been cancelled. Perhaps it was expected not to create a pessimistic air at that conference, but this is a reality.

What kind of initiatives do you have with respect to safety and environmental impacts?

I think I do not need to talk about the importance of safety and security measures particularly during the construction stage, for there have been lots of losses and accidents. Regulations are not sufficient. While the number of employees approached some 40

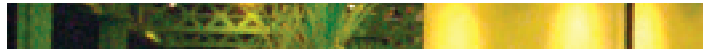


Trade has not halted. There are goods requiring shipping, there are vessels to carry, but there is no financial support in between. Because there is no financial bridge and banks are reluctant to take this risk, there is expectation in the market. In my opinion, world's consumption needs decrease.

Ticaret durmadı. Taşıtılacak mallar var, taşıyacak gemiler var, fakat arada finans desteği yok.

Finans köprüsü olmayıp bankalar da bu riski almak istemeyince de piyasada bir bekleyiş oluşuyor.

Bence dünyanın tüketme ihtiyacı azalıyor.



ağımız içinde arkadaşlarımızı değerlendirerek bu dönemi atlama- yı planlıyoruz. Umarım krize bu şekilde göğüs gerebiliriz, çünkü 2009 ticari olarak gelirlerin ve iş hacminin düştüğü, pazar payla- rının daraldığı zor bir sene olacak.

Eğitimle ilgili farklı kuruluşlarla işbirliğiniz olacak mı?

İstanbul Teknik Üniversitesi'yle 1.5 yıldır kapsamlı teknik bir ça- lışmamız var. Altyapı çalışmaları bitmek üzere. Çok yakın bir za- manda duyurumunu yapacağımız bir işbirliği anlaşmamız olacak. Öte yandan iletişim halinde olduğumuz müşterilerimizin ihtiyaçla- rı doğrultusunda eğitimler de organize etmeye çalışıyoruz. Ulusla- rarası yeni gelişmeler olduğunda müşterilerimize duyurulması ge- reken konulara yönelik de hazırlıklarımız var. 2009 yılı içinde de bu eğitimlere devam edeceğiz. Bu tip eğitim programlarını yap- mak için uygun zaman olduğunu düşünüyorum, çünkü işlerin yo- ğun olduğu dönemlerde katılım daha düşük oluyor.

Mareforum'da “ileride gemi iptalleri olacaktır” şeklinde bir yorum getirilmişti sizce bu hatalı bir davranış mı?

Bence kesinlikle doğru. Çünkü biz bu mutfağın içindeyiz ve kendi kayıtlarımıza göre konuşuyoruz. Uluslararası platformda böyle bir açıklama yapmak belki hoş karşılanmamış olabilir ama belli gemi tipleri ve tonajlarda kapasite fazlası olduğu aşikar. Bunu herkes biliyor ve bilmek için de uzman olmak gerekmiyor. Belki de 2011- 2012 yılında kapasite fazlasının yaratacağı bir krizi bugün hallet- miş olduk. Dolayısıyla bir dengeleme hareketi bugünden yapılarak o yıllara daha sağlıklı girilecek. İptaller oluyor zaten bu bir keha- net değil. Bugün birçok konteyner gemisi ve Capesize kontratı ip- tal edildi. Belki o konferansta karamsar bir hava yaratılmaması bekleniyordu ama bu bir realite.



thousand in Tuzla, it has dropped to 27-28 thousand, but necessary measures must be taken anyway. As a matter of fact, taking advantage of the crisis, the whole system including the relevant legal regulations and even the internal regulations of yards need to be reviewed. If necessary, support should be obtained from specialized companies. This process should be systematized, because once the crisis has come to an end, there will be high inflation in all fields. So, it would be wise to turn this period into an opportunity in terms of environment and safety. This matter has been discussed in details with the government for many times. Yards have their own regulations, but it is necessary that the Ministry of Labor participates in formulation of the relevant legislation and increase the inspections. However, this should be done without impeding the sector, taking the developed countries as a role model. Surely, the maritime industry is not the one in the worst situation, many other sectors experience problems. Heavy industry is full of risks, but we need a base to evaluate its reasons and results. It should be proven that all this have been done. If a sector conveys this well, then it would have something to say in case of an unwanted situation. Human error is possible all the time, but the definite and necessary condition is that all measures should be taken, and the infrastructure needs to be prepared accordingly. This matter falls within the specialization area of classification societies like ours. We have experts that provide consultancy and training on that. We provide a variety of trainings and cooperate with the relevant institutions. ☒

Güvenlik ve çevresel etkiler konusunda ne gibi girişimleriniz var?

Özellikle yeni inşa sırasında güvenlik ve emniyet tedbirlerinin öneminden bahsetmeme gerek yok zaten bir sürü kayıplar ve kazalar oldu. Düzenlemeler hala yeterli değil. Tuzla'daki çalışan sayımız 40 binlere yaklaşırken, 27-28 binlere düştü ama yine de gerekli tedbirleri mutlaka almak gerekiyor. Esasında bu krizi fırsat bilip, konuyla ilgili gerek kanuni, gerek yerel hatta tersanelerdeki iç düzenlemelere kadar tüm sistemin gözden geçirilmesi lazım. Gerekirse uzman firmalardan destek alınmalı. Bu iş sistematiğe hale getirilmeli çünkü kriz geçtikten sonra her konuda enflasyon olacak. Dolayısıyla çevre ve emniyet açısından bu dönemin fırsata çevrilmesi akıllıca olur. Bu konu devlet nezdinde defalarca masaya yatırıldı. Bununla ilgili tersanelerin kendi düzenlemeleri var ama mevzuatının düzenlenmesi ve denetimlerin artırılması konusunda Çalışma Bakanlığı'nda katılımı gerekli. Ama sektöre ket vurulmadan, gelişmiş ülkeler örnek alınarak yapılmalı. Tabii ki en kötü sektör denizcilik sektörü değil, birçok sektörde aksaklıklar var. Ağır sanayi tehlikelerle dolu bir iş kolu fakat bunun sebep ve sonuçlarını değerlendiren dayanacağının olması lazım. Gerekenlerin hepsinin yapıldığı ispat edilmeli. Bir sektör bunu iyi ifade ederse, hiç istenmeyen bir durum olduğunda da söyleyebileceği birşeyler olur. İnsani hata her zaman olabilir ama kesin ve gerekli şart her türlü tedbirin alınması, altyapının ona göre hazırlanması lazım. Bizim gibi klas kuruluşlarının uzmanlık alanına giriyor bu konu. Bizim bunun eğitimini ve danışmanlığını veren uzmanlarımız var. Bu konuda da çeşitli eğitimler veriyoruz ve ilgili kurumlarla işbirliği içindeyiz. ☒