



INDUSTRY AT THE CROSSROADS: IDEAL TIME FOR R&D

SEKTÖR DÖNÜM NOKTASINDA: ARGE İÇİN İDEAL ZAMAN

MELİKE ASLI ŞAHİNSOY



Galip Ülgen

Düzgit Shipyard established in the region is among the yards sustained the impact of the crisis to some extent. The yard delivered two British-design aluminum ships with a service speed of 35 knots for the Syrian General Directorate of Ports on November 2, 2009. All-aluminum ship design is not a method used in Turkey frequently. In this sense, these fast all-aluminum port control boats are a first in Turkey. Even if an all-aluminum construction is a somewhat expensive, it offers a number of advantages including zero maintenance costs, lightness, and easy reparability.

We discussed, with Galip Ugen, General Coordinator of the Shipyard, who has years of experience in the shipbuilding industry and served in key roles for many years, their projects, investments and the industry.

How long did it take to complete the project?

It took around more than 24 months. But, the reason why it took such a long time was not due to construction speed, but rather the engine manufacturer or due to the embargo on use of some equipment.

Shipyards established in Yalova with considerable investments have unfortunately been faced with the financial crisis that affected the whole industry, before they could grow. The sounds of hammers we were used to hear are no more there. Most of the yards whose investments were almost completed are in a silent wait mode.

Yalova'da büyük yatırımlarla ve umutlarla kurulan tersaneler ne yazık ki nemalarını alamadan tüm sektörü etkisi altına alan finansal krizle karşı karşıya kaldı. Duymaya alıştığımız çekiş sesleri yerini ıssızlığa bıraktı. Yatırımları hemen hemen tamamlanmış olan tersanelerin çoğu sessiz bir bekleyiş içerisinde.

Bölgede kurulan Düzgit Tersanesi de krizden belirli oranda etkilenen tersanelerden. Tersane, son olarak 2 Kasım 2009 tarihinde Suriye Hükümeti Limanlar Genel Müdürlüğü'ne, İngiliz dizaynı, 35 knot süratli iki adet alüminyum gemi teslim etti. Tamamı alüminyum inşa Türkiye'de sık kullanılan bir metod değil. Bu açıdan tamamen alüminyum olan bu hızlı liman kontrol botları Türkiye'de bir ilk. Bu uygulama daha pahalı da olsa, sıfır bakım masrafı, hafifliği ve kolay tamir edilebilir özelliği ile birçok avantajı bünyesinde barındırıyor.

Gemi inşa sektörüne yıllarını vermiş, kilit rollerde görev almış oldukça deneyimli bir isim olan Tersane'nin Genel Koordinatörü Galip Ülgen ile projeleri, yatırımları ve sektör üzerine görüştük.

Proje ne kadar sürede tamamlandı?

24 ayı buldu hatta biraz da geçti. Fakat bu sürenin artmasının nedeni üretim hızından değil, makine imalatçısından veya o ülkenin bazı ekipmanların kullanımında ambargoda olması gibi nedenlerden kaynaklanıyor.

Düzgit, Yalova'daki altyapı girişiminin ilk kurucu ortaklarından değil ve oluşuma sonradan katıldı. Öngörülen I. faz altyapı çalışmaları



Duzgit is not among the founding partners of the infrastructure initiative in Yalova, we participated in it subsequently. First phase of infrastructure works started back in 2008 and completed recently, and currently, we have one 15,000 dwt and one 8,300 dwt chemical tankers under construction at our yard.

Our activities at Tuzla facilities has almost been completed with delivery of the last two vessels and we will transfer all new shipbuilding projects to our new yard located in Yalova. Our yard has completed the production and order planning stage within the scope of the second phase investments (one 230 x 40 m dry dock, 2 x 180 x 12 m quays, 2 x 200 t portal cranes, and two 25 m x 20 t quay cranes). As a requirement of the modern production conditions, we have obtained certifications relating to environment, management and occupational safety through intensive efforts. We make considerable investments to complete all physical requirements of the facilities and we plan to obtain all certifications that would enable us to undertake Defense Industry projects.

It looks like many yards are aiming at naval projects. Do they turn to naval projects for they see them as a way of survival?

It is not as easy as it looks. You cannot easily say "We cannot build commercial vessels, then we can build naval ships". Turkish Undersecretariat for Defense Industries already identified competent shipyards, and therefore it is now sufficient for anyone to come up and say "I can do it as well". There are a number of heavy conditions to be met in order to be able to say "I can do it". Furthermore, there are a limited number of naval projects and they differ to a large extent in terms of term, cost, penal provisions and production standards. Consequently, it is not just like building commercial vessels, which most of the yards are used to build. And we have secured our position among those yards identified by the Undersecretariat.

2008'de başlayıp günümüze kadar tamamlandı ve mevcut üretim standartlarında 1 adet 15,000 dwt ile 1 adet 8,300 dwt kimyasal tanker inşaatımız devam ediyor.

Tuzla tesisimizdeki faaliyetlerimiz, son iki geminin teslimi ile aşağı yukarı noktalandı ve tüm yeni inşa projelerinin Yalova'daki tesisimize transferi öngörüldü. Tersanemiz, II. faz yatırım çalışmalarının (1 adet 230 x 40 m kuruhavuz ile 2 adet 180 x 12 m iskele ve 2 x 200 t portal vinç ile 2 adet 25 m x 20 t iskele vinci), imalat ve sipariş planlamasını tamamladı. Çağdaş üretim koşullarının gereği, çevre, yönetim ve iş güvenliği sertifikalarının temini amacıyla yoğun çalışmalar yapılarak, sözkonusu sertifikalar alındı. Tesisin fiziki ihtiyaçlarının tamamlanması yolunda ciddi yatırımlar yapılıyor ve Savunma Sanayi projelerine de katılmayı hedefleyerek sertifikalandırmalarımızı gerçekleştiriyoruz.

Sanki askeri projelere yönelik bir yığılma var. Birçok tersane bunu kurtuluş olarak gördükleri için mi askeri projelere yönelmek istiyor?

Bu iş sanıldığı kadar kolay değil. "Ticari gemi yapamıyoruz, askeri gemi yapalım" gibi kolay bir geçiş mantığı olamaz. Savunma Sanayi Müsteşarlığı (SSM) yeterli tersaneleri tanımladı, bu anlamda isteyen herkesin müracaat edip "ben de yapabilirim" demesi yeterli değil. "Yapabiliyorum" diyebilmenin ciddi ağır şartları var ve bu şartlara sahip olunması gerekiyor. Askeri proje sayısı da oldukça sınırlı ve bu projeler süre, maliyet, cezai maddeleri ve üretim standartları açısından farklılıklar gösteriyor dolayısıyla ticari gemi üretiminde yer almış tersanelerimizin alışıktığı tarzda ve bilgisi dahilinde değil. Biz de bu grup içerisinde yerimizi aldık.

Tersanenin teknik özellikleri hakkında bilgi alabilir miyiz?

Düzgit tersanesinin toplam alanı 40 dönüm ve bunun 15 dönümünü kapalı alan oluşturuyor.

Tamamlanmış olan I. faz işlerimiz paralelinde ilk denize inişimiz



Could you please give us some information about the technical specifications of the yard?

Total area of the Duzgit Shipyard is around 40 thousand square meters, 15 thousand square meters of which is covered.

Parallel to the first phase of works completed, we will get to the sea by October 2010. Furthermore, the dry dock, quays and high-capacity new cranes are under construction within the scope of the second phase of investment plan.

Our annual steel processing capacity is 20,000 tons and all plate cutting works are carried out using yard's own CNC lathes. There are two 2x30 t, one 2x50 t, two 8 t and one 10 t portal cranes in the open production sites. And there are one 15 t, one 12 t, one 6 t and one 2 t ceiling cranes in the covered production areas.

Furthermore, there are three slipways dimensioned for balloon launching (Slipway I: 125 x 20 m, Slipway II: 155 x 25 m, Slipway III: 100 x 20 m) as well as a 50-meter quay with a water depth of 4.5 meters.

Well, what are your opinions about the impacts of the financial crisis on the industry?

In addition to the vessels we currently plan to build, we are also after some projects in the international markets, and there are some offers we have given. Because you cannot build vessels for selling subsequently anymore, you need to have completed your infrastructure and you should be powerful and informed. And naturally, these requirements may eliminate you within the national shipyards cluster. The international arena would never forgive anything. You have to compete with all global players. Currently, we went back to the times 7-8 years ago, when the market had peaked. In spite of the loneliness of the industry at that time, you could find financial sources in one way or another. But you cannot find them even in the world now. If there are no financial resources, you need to have a strong organization that is capable of providing all necessary resources. There are only a limited number of companies that are capable of it today. In that sense, we can say that there is a difficult competition process in the world. Of course, the enthusiasm to do business under the shipyard identity with old habits without carrying out risk analyses, but I believe that their consequences would be utter disappointment.

I believe that every development has contributions to the country. The optimum solution that can be developed making use of all of them would enable us to benefit from the international arena perhaps in the next period. I would like to state that training at every level is the primary requirement. As of the last month, total of 16 thousand workers were dismissed. They had been trained on different levels as competent workers. Now, the industry has no need for workers, neither for training. Cost of these continuous losses will be very high, and no one, including the official authorities, have any answers to the question as to how and when the industry would recover. And unfortunately, there are no powers that would provide finances in attempt to maintain this trained workforce. In this sense, the industry is at a crossroads.



Galip Ülgen

Ekim 2010'da olacak. Ayrıca, II. faz yatırım planlamasında yer alan kuru havuz, iskeleler ve yüksek kapasiteli yeni vinçler de inşaat aşamasında.

Yıllık çelik işleme kapasitesi 20,000 ton ve tüm sac kesim işlemi tersane CNC tezgahında yapılıyor. Açık üretim sahalarında; 2 adet 2x30 t, 1 adet 2x50 t, 2 adet 8 t ve 1 adet 10 t portal vinçler hizmet veriyor. Kapalı üretim sahalarında ise; birer adet 15 t, 12 t, 6 t ve 2 t tavan vinçleri bulunuyor.

Birinci faz kapsamında balonla inişe göre boyutlandırılmış üç kızak (Kızak I: 125 x 20 m, Kızak II: 155 x 25 m, Kızak III: 100 x 20 m) ve su derinliği 4.5 m olan 50 metre uzunluğunda rıhtım yer alıyor.

Peki finansal krizin sektör üzerindeki etkilerini nasıl yorumluyorsunuz?

Üretimini planladığımız şu anki gemilerin yanında, uluslararası pazarlarda verdiğimiz teklifler ve kovaladığımız projeler var. Artık, alıcısı sonradan belirlenen tarzda açığa gemi yapmak gibi bir imkan kalmadığından, sipariş alabilmek için altyapı hazırlıklarının tamamlanmış olması, gücünüzün ve bilginizin olması lazım. Bu gereklilik te sizi doğal olarak ulusal tersane kümesinin içerisinde bir eliminasyona götürüyor. Uluslararası arena hiçbir şeyi affetmiyor. Siz tüm diğer global oyuncularla rekabet içerisindesiniz. Şu an, zirve yaptığımız son 7-8 senenin öncesindeki döneme geri döndük. O dönemde sektörün yalnızlığına karşın dünyada mali kaynaklar hep vardı, şimdi ise dünyada da yok. Kapısını çalacağınız bir yer yok ise finansmanını, kontratını, her şeyini kendinin sağlayabileceği güçlü bir organizasyona ihtiyacınız var. Mevcut işletmelerden bunları yerine getirebileceklerin sayısı bir hayli az. O bakımdan, dünyada zor bir rekabet sürecinin yaşandığını söyleyebiliriz. Elbette, tersane kimliği altında, eski alışkanlıklarla, risk analizi yapılmadan, iyi yorumlanmadan iş yapabilmek heyecanı da sürecektir ama bunların sonucunun hüsrana olabileceği kanısındayım.

Her oluşumun bu ülkeye katkısı olduğuna inanıyorum. Bunların hepsinden yararlanarak bulunacak optimum çözüm belki sonraki süreçte uluslararası arenadan da nemalanmayı sağlayabilecek. Her seviyede eğitimin tartışmasız ilk gereklilik olduğunu ifade etmek isterim. Geçen ay itibarıyla 16 bin işçi sektörün dışında kaldı, bu kişiler farklı seviyelerde eğitilmiş ve nitelikli iş gücü kazanılmıştı. Şimdi sektörün elemana ihtiyacı kalmadı, dolayısıyla eğitime de. Bu zincirleme kayıpların bedeli tabii ki ağır ödenecek ve tekrar nasıl, hangi dönemlerde toparlanabileceği konusunda resmi makamlar dahil hiç kimsenin cevabı ma-



ALL JUGULAR VEINS OF THE INDUSTRY HAVE BEEN CLOGGED

I think that groups that gather infrastructure information, financial resources as well as requirements in the logistics sector in the world markets, and that have the correct warfare instruments at correct locations will survive. I still firmly believe that such groups will sustain a decline but survive and create regular job opportunities.

Today, when there are no incentives and credit facilities, entrepreneurs are all left alone with their own efforts and resources. There is the aim to lead the contributions of collective earnings to the industry, but there are no earnings. But, it appears that it is indispensable to receive support from banks and the government in an attempt to maintain the investments made as if there were sufficient earnings. Of course, there were some specific incentives provided, but they were on project basis. Currently, there are no orders and there must be a power that would enable to overcome existing economic problems. Furthermore, all jugular veins of the industry, i.e. the supplier industries that offer job opportunities, have been clogged. Thousands of people and thousands of businesses have been affected.

We have experienced a stormy process and it still continues. We are one of the skillful groups that aim to survive by developing economic solutions with correct projects. We are capable of building vessels of different categories, and we have proven this. 7 of the latest vessels we built were all sold out, and we operate three tankers.

What can be done to invigorate the market? The world shifts towards alternative vessels. What can we do in this respect?

Tankers and container ships have been built in Turkey to a specific extent. It is a reality that the continuity of this uniform production improves optimizations. However, it is not sufficient to say "let's build passenger ships, cement carriers, operation vessels, etc." There are some specific conventions that specify their ages and service lives. Taking all these into consideration, serious analyses should be carried out. Development of the project, including the planning of the same, requires spending some time. You cannot say, "Can you make this?", showing anything you pick up from a shelf. Almost 95 per cent of the Turkish yards have no design offices, they mainly use foreign design offices. There will be some handicaps such as those relating to implementation and costs. Planning the dimensions of small boats or naval ships, or those of sophisticated vessels can be considered an alternative of this search. No one can say that a shipyard can build any floating objects. We should be realistic.

Today, when the production processes have slowed down, the period of crisis should be an ideal period for R&D activities.

What are your future projects?

We will continue building the sister vessel of the 8,300 dwt chemical tanker that is currently under construction. At the same time, we will continue operating the three chemical tankers, which were not sold.

Additionally, we are working on requests made by some buyers in a number of countries, and of course we will continue our interest in naval projects. &

alesef yok. Eğitilmiş iş gücünü kaybetmemek adına finanse edecek bir güç de maalesef yok. Bu anlamda sektör bir dönüm noktasında.

SEKTÖRÜN BESLEYİCİ DAMARLARININ HEPSİ TIKANDI

Altyapı bilgisi ve dünya pazarlarındaki gerek finans, gerek lojistik sektöründeki ihtiyaçları toplayıp doğru adreslerde doğru savaş enstrümanlarına sahip grupların ayakta kalacağını düşünüyorum. Bu grupların bir düşüş yaşayarak göreceli olarak bundan sıyrılabileceğine ve düzenli bir çalışma imkanı yaratabileceğine inancım hala tam.

Teşviklerin sıfır olduğu, proje kredilerinin neredeyse hiç olmadığı günümüzde, müteşebbis kendi gayret ve imkanları ile baş başa kalmıştır. Kollektif kazancın katkısını sanayiye yönlendirmek amacı var ama kazanç yok. Kazanç yok ama varmış gibi yapılan yatırımları yatıştırma çabasında destek alınabilecek banka ve devlet desteği kaçınılmaz görülmektedir. Elbette süren teşvikler var ama bunlar proje bazındaydı. Şu anda sipariş yok ve mevcut ekonomik sıkıntıyı aşacak büyük bir güç olmak zorunda. Ayrıca, alt işveren diye tanımladığımız, merdiven yapandan boya yapana, personel taşıyandan gıda verene kadar aklınıza ne geliyorsa, sektörün besleyici damarlarının hepsi tılandı. Binlerce insan, binlerce işletme olumsuz etkilendi.

Fırtınalı süreç yaşandı ve yaşanmaya da devam ediyor. Doğru projelerle ekonomik çözümler üreterek ayakta kalabilmeyi hedefleyen becerikli gruplardan biriyiz, farklı kategorilerde gemi üretebiliriz ve ürettik. Son yaptığımız gemilerin 7 tanesi satıldı ve 3 adet tankerin de işletmecisiyiz.

Pazara canlılık getirmek için neler yapılabilir? Dünyada alternatif gemilere yönelim var. Biz neler yapabiliriz?

Türkiye'de yoğun süreçte belli boyutlara kadar tanker ve konteyner gemisi imalatı yapıldı. Bu tekdüze imalat devamlılığının, optimizasyonları geliştirdiği bir gerçek. Ancak, "yolcu gemisi yapalım, çimento gemisi veya hayvan taşıyan gemiler yapalım, operasyon gemisi yapalım ..." dememiz yeterli değil. Piyasada bunların yaş ve kullanım süresini tanımlayan bazı konvansiyonlar var. Bunları da bilerek, takip ederek ciddi analizlerin yapılması zorunlu. Planlaması ile beraber projenin geliştirilmesi belli bir süreyi gerektirir. Bugün raftan alıp, "Bunu da yapar mısınız?" diyebileceğimiz bir durum yok. Bugün tersanelerimizin yüzde 95'inin kendi dizayn bürosu yok, ağırlıklı olarak dışarıda konuşlanmış dizayn büroları var. Denenmemiş bir projenin yapılması ve maliyetleri gibi handikapları olacaktır. Küçük tekne boyutunun, askeri gemi veya sofistike gemi boyutunun, hepsinin ayrı bir kategoride hedeflenmesi bu arayışın bir alternatifi olarak düşünülebilir. Her tersane kimliği altında her türlü yüzen cisim yapılabilir diye bir durum söz konusu olamaz, gerçekçi olmalıyız.

Yavaşlayan günümüz üretim sürecinde, kriz dönemi Ar-ge çalışmalarını için ideal bir süreç olmalı.

Bundan sonraki projeleriniz ne olacak?

Şu an inşası süren 8,300 dwt'lik kimyasal tankerin eşi devam edecektir. Aynı zamanda tanker operatörü olarak satışı yapılmayan 3 adet kimyasal tankerin işletmeciliğini yapmaya devam ediyoruz.

Ayrıca bazı muhtelif ülke alıcılarının istekleri üzerinde çalışmaktayız ve de tabii ki askeri projelerle ilgimizi sürdüreceğiz. &