



Gürdesan
Hamdi Gürsoy

SAYFA PAGE 4



Yütek Makina
Yücel Tekin

SAYFA PAGE 3



Bülten



HİPAŞ A.Ş. BÜLTEN BULLETIN • Sayı Number 3 • Aralık December 2015

"BHD" GÜCÜNÜN ARKASINDA MÜHENDİSLERİN HAYAL GÜCÜ VAR

HİPAŞ Mühendisliği ile en zor şartlarda deniz dibinde kum, çakıl, kaya ve moloz gibi içerikleri temizlemek için geliştirildi. Avantajlarını ve gücünü sizler için yazdık.



"BHD" ITS SUCCESS RELIES ON THE IMAGINATION OF ENGINEERS SAYFA PAGE 8

MAKALE ARTICLE



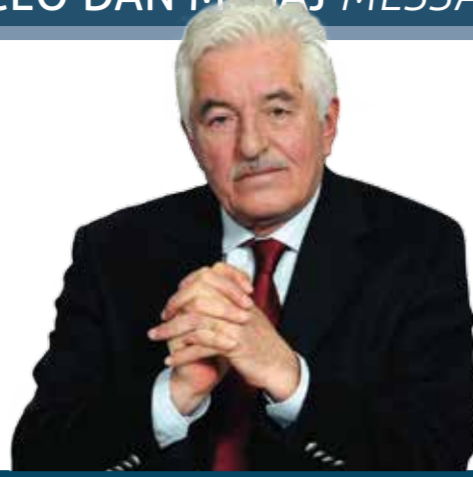
Yönetim, Liderlik, Disiplin
ve Gemiciler
Management, Leadership, Discipline and Seafarers
Ahmet Levent Öner SAYFA PAGE 7

GEZİ TRAVEL



SAN FRANCISCO
Körfezde bir Güzel
A Beauty in the Bay

SAYFA PAGE 11



Fikret DALKIRAN
Hİpaş Yönetim Kurulu Başkanı
Hİpaş Chairman of the Board

Sevgili Okurlarımız,

Bülten'imizi sizlerle ilk buluşturmamızın üzerinden koskoca bir yıl geçti. Bu zorlu bir yılın özeti, bana ayrılan bu daracık sütuna sığdırmak zor... 55 yıllık iş hayatımda, çok farklı olaylar görme, çok değişik durumlara tecrübe etme fırsatım oldu. Ama son bir yıldır yaşadıklarım, izlediklerim, gözlemlediklerim, her seferinde bana "böylesini hiç görmemişim, yaşamamıştım" dedi.

Dünya hızla değişiyor, yaşadıklarımızı tecrübe etme modelleri de... Hiç başımıza gelmez, bize uzak dediğimiz şeyleri ertesi gün yanı başımızda bulabiliyoruz. Benim gibi yaşadığı her anın keyfini çıkartan, her zorluğa optimist yaklaşımlarla çözüm bulmaya çalışan birini bile 2015, çok zorladı diyebilirim. Neye yanacağımızı bilemedik... Güzel yurdumun doğusunda yıllardır bitmek bilmeyen savaş nedeniyle her gün kaybettığımız onlarca şehidimize mi, Suruç ve Ankara'da yine teröre kurban verdiğimiz yüzlerce masum vatandaşımıza mı, ülkesinin içinde bulunduğu durum nedeniyle özgür yaşayabilmek için evini, işini bırakıp yollara dökülen ve bu dünyada gerçek bir insanlık utancı yaşayan Suriyeli mültecilere mi, vakitsiz ve ani kayıplarımız olan sanatçı ve yazarlarımıza mı...

Türkiye 2015'te 2 seçim atlattı. Tabir yerindeyse seçimler oldu olacak, öncesi sonrası, derken de ekonomimiz ciddi anlamda sekteye uğradı. Tam "son seçimden en azından tek parti ile çikildi, istikrarı yakalama şansı olacak" hayalleri kurulurken Rusya krizi baş gösterdi.

Fakat her şeye rağmen yepyeni bir yıla daha giriyoruz. Kayıplarımızı, acılarımızı unutmak, ya da telafi etmek mümkün değil. Sanayicilerimiz, Basın ve Odalar pek iç açıcı açıklamalar yapmasalar da bizlerin 2016'dan beklentileri büyük. Bu beklenti halini bana Robert Southy'nin bizlere özel bir sözünü hatırlatıyor; "Sanayinin kamçılayıcısı, ilerleme geçiği değil, umuttur." Öte yandan Türkiye ekonomisinin 3. çeyrekte %4 büyümesi hele ki böylesi bir kriz ortamında gerçekten büyük bir başarı. Bu haber, iş dünyası üzerinde hem büyük bir memnuniyet yarattı hem de tüm kesimlerin daha yüksek bir büyüme oranı için istekli olduğunu gösterdi. Siyasi istikrar ve güven ortamında üreticilerimizin ve yatırımcılarımızın geleceğe daha iyimser bakacağını düşünüyorum.

İşte içimizdeki bu umutla, 2016'nın dünyamıza, ülkemize, sevdiğimizimize ve siz değerli dostlarımıza sağlık, başarı, huzur ve barış getirmesini diliyorum.

Bültenimizin bu sayısını, Türk Ekonomisinin önemli sektörlerinden Denizcilik ve Gemi İnşa Sanayi'ne ayırdık. Sektör 2008 yılından sonra kendini toparlayamamış olsa da, tamir bakım ve savunma sanayi ihtiyaçları için devlet desteği ile canlandırılmaya çalışılıyor. Hem bu sıkıntılara dikkat çekmek hem de sektörün son durumu hakkında bilgi vermek amacıyla, yıllardır işbirliği içinde olduğumuz sektörün duayenleri ile röportajlar yaptık. Kendilerine katkılarından dolayı bir kez daha teşekkür ediyorum. Keyifle okumanız dileğiyle,

Sevgiyle kalın...

Dear Readers,

It's been a whole year since we introduced you to our Bulletin. It's difficult to sum up this challenging year in this narrow column set aside for me... During my 55-year career, I have had the opportunity to see and experience very different situations. Yet the things I have experienced, seen and observed over the last year have made me say, 'I haven't seen or experienced anything like this' at each turn.

The world is changing rapidly, and so are our models of experience... The things we think will never happen to us can sometimes be at our doorstep the next day. 2015 was a very challenging year, even for someone like me who enjoys every moment and tries to find an optimistic solution to every challenge. We didn't know what to feel worse about... The dozens of soldiers lost each day to an endless war in the east of our country, or the hundreds of innocent civilians we lost to acts of terror in Suroc and Ankara, or the humanitarian plight of the Syrian refugees who left their homes and jobs due to the situation in their country and took to the roads to live freely, or to the artists and writers we lost suddenly and way too soon...

Turkey survived 2 elections in 2015. The buzz surrounding the election, both before and after, seriously interrupted our economy. Just as we were thinking, 'at least a single party came out as victor in the last election, now it will be able to achieve stability', the Russian crisis reared its head.

Yet despite everything, we are entering a brand new year. It's impossible to forget or make up for our losses and pain, and the statements made by our industrialists, media and chambers are less than pleasant, but we still have great expectations from 2016. This expectation reminds me of a saying by Robert Southy: 'The motivation of industry is not the reality of progress; it is hope.' On the other hand, it is truly a great success that the Turkish economy grew by 4% in the 3rd quarter, especially in a crisis atmosphere such as this. This news generated great satisfaction for the business world as well as indicating that all segments are eager for larger growth figures. I believe that our producers and investors will look to the future with more optimism in an atmosphere of political stability and trust.

It is with this hope that I wish for 2016 to bring health, success and peace to our world, our country, our loved ones and to you, our dear friends.

We devoted this issue of our Bulletin to the marine and shipbuilding industry, one of the leading sectors in the Turkish economy. Although the sector has not been able to fully recover since 2008, the government is currently lending support to revive it in order to meet repair, maintenance and defence industry needs. In order to draw attention to these issues and provide information about the current state of the sector, we interviewed the industry's leading figures with whom we have collaborated for years. I would like to thank them once again for their contributions. I hope you enjoy reading...

Sincerely,

Yeni Atölyemiz

Daha hızlı, daha verimli

Our new plant

Faster and more efficient



HİPAŞ BÜLTEN

bulten@hipashidrolik.com

İmtiyaz Sahibi

Hİpaş Hidrolik Pnömatik A.Ş. adına
Ebru Dalkıran Pridik

Yayına Hazırlayan & Tasarım

iSeeCreative Reklam Hizmetleri
www.iseecreative.com

Baskı

Senk Ajans Reklam Matbaacılık
San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sanayi Mahallesi, Sultan Selim Caddesi
Aybike Sokak, Cihad İş Merkezi No:22/-3
Kağıthane / İstanbul - TÜRKİYE
Tel: 0212 264 38 77

Ulusal, Türkçe ve İngilizce üç aylık sektörel yayındır. Ücretsiz olarak dağıtılır.



SORU - CEVAP

Kısaca sizi tanıyabilir miyiz?

1974 yılında Mersin/Mut ilçesinde doğdum. İlk, orta ve lise tahsilimi de yine Mut ilçesinde tamamladım.1996 yılında askerlik görevimi bitirdikten sonra kendi şirketimi kurdum.1996-2000 yılları arasında askeri savunma sanayi işleri yapan şirketimi kapattım. 2001 yılında Yütek Makina Gemi İnşa şirketini Karşıyaka'da Alaybey Askeri Tersane'ye yakın bir konumda kurdum. Halen Yütek Ltd. Şti. genel müdürü ve şirketin sahibiyim. İzmir'de yaşıyorum.

YÜTEK Makina hakkında bilgi verebilir misiniz?

Gemi makina, gemi inşa ve deniz dibi tarama gemileri imalatı konusunda faaliyet gösteren bir firmayız. İzmir Askeri Tersanesi'nde ve Gölcük Askeri Tersanesi'nde büyüklük küçük 175 tane gemiye, havuzlarda bakım onarım hizmeti verdik. Bu dönemlerde özel şirketlerin konteynır, yolcu ve kruiz gemilerinin de bakım onarım işlerini yaptık. Barç (barge) imal ettik. Mimar Sinan ve Burak adlı, hem kazıcı hem de tarama özelliğine sahip çok özel bir deniz dibi tarama ve taşıma gemisi. 5 tane geminin yapacağı işi tek geminin yapabileceği bir kapasiteye sahip. Bu arada İzmir Belediyesi'ne ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne de özel gemiler yaptık. Özellikle Şile'deki kazadan sonra altı alüminyum olan gemi kısımlarını komple çelik yaparak, kayaya çarpasa dahi parçalanmayacak gemiler ürettik ve teslim ettik. 10 ay gibi bir süre içerisinde, barajlara ve göllere yönelik 8 adet arabalı feribot inşa ettik, devletin istediği tarihte teslim ettik. Hem karada hem denizde hem derelerde hem de iç sularda hareket edebilen ve deniz dibini tarayabilen gemiler yapıyoruz.

Rekabetten sıyrılmanızın ve pazarın önemli oyuncularından biri olmanızın ardında ne gibi faktörler var?

Dünyadaki teknolojik gelişmeleri yakından takip ederek şirketimizde de en yeni teknolojiyi uygulamamızın, iş disiplinimizin ve iş ahlakımızın bizi pazarın önemli oyuncularından biri haline getirdiğini düşünüyorum.

Ar-Ge yatırımlarınız hakkında bilgi alabilir miyiz?

Ar-Ge konusunda iç sular için geliştirmekte olduğumuz yeni tip insansız bir gemi taşıyıcıları geliştiriyoruz. Son olarak DSİ Genel Müdürlüğü'ne baraj ve su göletlerini tarayan insansız bir gemi tasarladık. Ar-Ge çalışmalarında suyun kaldırma kuvvetini kullanarak 250 - 260 metre altındaki çamurun, balçığın veya alüvyonun dışarı çıkarılmasını ve yüzen borularla karaya basılmasını sağlayan bir dizaynımız oldu. Bunu Yütek Makina olarak, devletten de hiçbir destek almadan tamamen kendi

YÜTEK MAKİNA YÜCEL TEKİN

Sektörün deneyimli isimlerinden Yücel Tekin'le YÜTEK Makina'dan ve sektörün geleceğinden konuştuğumuz kısa bir soru-cevap oturumu gerçekleştirdik.

We met for a question-answer session with Yücel Tekin who is one of the most experienced names of the sector, about his company YÜTEK Makina and the future of the industry.



başımıza yaptık ve İtalyan Klas şirketi Rina'dan da onaylattık. Epey bir para harcadık ve imal ettik. Bu konuda ciddi yatırımlar yaptık, yapmaya da devam edeceğiz. Şimdi yoğun bir şekilde bu ürünümüzü bakanlıklara ve petrol şirketlerine tanıtmaya zaman harcıyoruz.

Sektörün gidişatını nasıl görüyorsunuz? 2008 krizinden sonra kendini toparlayabildi mi? Gelecek ile ilgili öngörüleriniz neler?

Sektör 2008 krizinden beri sıkıntılı bir dönemde, 1960-1990 model arası running cost'unu kurtaramayan gemilerin %90'ı da hurdaya gitti. Dünya taşımacılığının %95'inin deniz yolu ile yapıldığı bir durumda, gelecekte ekonomik dengelerin düzeldiği, taşların yerine oturduğu zamanlarda denizcilik sektörünün büyük atılım fırsatları ve parlak bir dönem bekliyoruz.

Sadece ekonomik değil stratejik olarak da ülkemiz için önem taşıyan gemicilik sektörüne yönelik devlet desteğini yeterli buluyor musunuz? Sektöre devlet desteği ama yeterli olduğunu düşünmüyorum.

Hİpaş'la çalışıyorsunuz. İş ilişkileriniz hakkında bilgi alabilir miyiz? Hİpaş, Yütek Makina Gemi şirketimizin çözüm ortağıdır. Hİpaş ile çalışmak demek gözümüzün arkada kalmaması demektir.

İş dışında hobileriniz var mı?

Sörf yapmayı ve seyahat etmeyi seviyorum.

İş dünyasına yeni giren gençlere ne tavsiye edersiniz? Dürüstlük ve doğruluk başarının anahtarlarıdır, bunu daima hatırlamalarını tavsiye ederim.

QUESTION-ANSWER: YÜCEL TEKİN

Could we briefly get to know you?

I was born in 1974 in the Mut district of Mersin, where I completed my primary education. In 1996, after completing my compulsory military service, I started my own company, which served the defence industry between 1996 and 2000. After I closed the company, I founded YÜTEK Ship Construction in 2001 near the Alaybey Naval Shipyard in Karşıyaka. I still serve as the owner and general manager of YÜTEK Co. Ltd., and I live in İzmir.

Could you tell us more about YÜTEK Ship Construction?

We are a company that operates in the production of ship machinery, shipbuilding and general dredging vessels. We have provided maintenance and repair services to 175 vessels of varying sizes at the docks of the İzmir Naval Shipyard and Gölcük Naval Shipyard. We have also offered maintenance and repair services for private companies' container, passenger and cruiser vessels. We have additionally constructed a barge, Mimar Sinan & Burak, which is a unique dredging vessel that can also do excavation. It has the capacity to do the work of 5 vessels. We have also constructed vessels for the İzmir Metropolitan Municipality and the Directorate General of Coastal Safety. Of particular note are the vessels we produced and delivered after the accident in Şile, where we took the aluminium hulls and replaced them with all-steel hulls to protect ships even if they hit a rock. We constructed 8 car ferries for dams and lakes in a short amount of time like 10 months to deliver them by the date the government required. We construct vessels that can move on land, at sea, in creeks and in-

land waterways as well as dredging the seabed.

What are some of the factors that allowed you to stand out among the competition and become one of the key players in the market?

I believe that our work discipline and ethics, as well as the fact that we closely monitor the technological developments in the world and adapt the latest technology to our company, make us one of the key players in the market.

Could you tell us about your R&D investments?

In terms of R&D, we are developing unmanned dredging vehicles for inland waterways. We most recently designed an unmanned vessel that dredges dams and ponds for the General Directorate of State Hydraulic Works. Another one of our R&D projects was a design that extracts mud, clay and alluvial deposits 250-260 metres below using the buoyancy of water and pumps them on land using floating pipes. We did this on our own as YÜTEK Ship Construction, without any support from the government, and we had it certified by the Italian classification company Rina. We spent quite a bit of money on production. We have made and will continue to make serious investments on this front. We are now working hard to promote this product to ministries and oil companies.

What do you make of the current state of the sector? Was it able to recover from the 2008 economic crisis? What are your forecasts for the future?

The sector has been under stress since 2008. Around 90% of 1960-1990 model vessels that could not recover their running costs were scrapped. Yet considering that 95% of worldwide transportation is done by sea, a brighter



Hamdi Gürsoy

Gürdesan, Genel Müdür

Uzun yıllardır birlikte bir çok başarılı projeye imza atan Gürdesan ve Hipaş, bu kez sektörü değerlendirmek üzere bir araya geldi. Hamdi Gürsoy ile sohbet havasında bir röportaj gerçekleştirdik.

Kısaca sizi ve Gürdesan'ı tanıyabilir miyiz?

Makine mühendisiyim. 1999'da aile şirketi olarak başladık. Kolej yıllarında yazılımla ilgili dersler almam sonucu bilgisayar hobim gibi oldu. İlk 7 yıl şirkette kalite müdürlüğü yaptım. Tasarım çok uğraş veriyordum ve seviyordum. Ben askeri uygulamaların başındayım. Bizim ailede 8 nesil denizci. Babam İTÜ'de önce mimarlık okumuş, sonra değiştirip makine mühendisliğine geçmiş. 1982'de ilk atölyeyi Kartal'da kurmuşlar. 1 atölye, 2 atölye, 3 atölye derken 28 atölye olmuş aile sanayi sitesinin içinde. 1987'de Gebze'de bizim olduğumuz yerde henüz sadece kiraz bahçeleri vardı. Detaylıca araştırdıktan sonra burası uygun dediler. 1994'ten itibaren oraya geçtik. Oraya geçtiğimizde ilk üç hol vardı ve yaklaşık 7000 m2ydi. Biz 2007'de 28000 metreka-raye ulaştık ve dar alanda epeyce bir süre top koşturduk. Yeni bina bitsin de 42000 m2ye ulaşalım ve rahat rahat çalışalım diye uğraştık. Kişi sayısı sadece bizim oradaki yerleşkede 570'e ulaştı. Ben 2002'de evlendim. O zamana kadar babam da amcam da kirada oturuyorlardı. Her zaman kazandıklarını işe yatırırlar.

Bugün baktığımızda Gürdesan; denizcilikte ağır sanayiye temsil eden, gemi inşa sektörüne ekipman tasarlayıp, kendi özgür tasarımlarıyla üreten, birçok alanda tek ve rakipsiz bir firmadır. Belli bir marka bilincine ve kaliteye geldikten sonra herkes müşterimi seçeyim ister. Herkesin içinde vardır bu. Projede istediklerini çalışmak için müşterinizi seçmek istersiniz. Eğer rakipleriniz varsa siz bir firma seçersiniz, seçmedikleriniz ise rakiplere gider. Eğer rakibiniz yoksa her firmaya hizmet vermelisiniz. Çünkü esnafıta "ben seninle çalış-

“ Biz kendimizi rekabetten sınırlı görmüyoruz, biz hep kendimizi yabancı rakiplerimizle kıyaslıyoruz

mam” mantığı yoktur.

Bugün bizim yaptıklarımızı kopyalayanlar da var ama aldırıyoruz. Babam hep der ki "bırak oğlum yapınlar, sonra kıymetimizi anlarlar." Daha sonradan anladım ki doğru söylüyordum.

Peki neden tek Gürdesan?

Biz kendimizi rekabetten sınırlı görmüyoruz, biz hep kendimizi yabancı rakiplerimizle kıyaslıyoruz. Bazılarında da biz rakip değiliz. Fille karınca gibiyiz. Şimdi bir Liber diyoruz, bu Alman firması her sektör için ekipman üreten, Bosch gibi bir firma. Almanlarla çalışıyoruz ama rekabet olduğu için pazarda pek iş birliği olmuyor. İtalyanlarla çalışıyoruz. Hidrolik komponentlerde de ağırlıklı olarak Bosch Rexroth ile çalışıyoruz. Liber dediğimiz firma ise bunların hepsini kendi üretiyor. Eskiden hidrolik komponentleri yapıp Bosch Rexroth etiketi koyuyorduk, şimdi kendi fabrikalarını kurmuş kendi pompalarını üretiyor. Bu insanlarla neyin rekabetini



“ Hatırlamak gerekiyor ki fırsatları şanslı olanlar değil, hazırlıklı olanlar değerlendiriyor

yapabilirsiniz? Ama bu örneği bir kenara koyarsak dünyada %80 rekabet edemeyeceğimiz firma yok. Hiç bir geminin arızalandığında "kenara çekelim" deme şans yoktur. Bu yüzden bir gemi tamirini kendi yapmak ister, dahası böyle bir zorunluluğu vardır. Bu gemi burada inşa edilir ama sonra aynı gemi bütün dünyayı gezdiği için dönüp de üretildiği yerde tamir edilmesi pek sık olmaz. Arıza nerede denk gelirse tamiri de orada yapılır. Örneğin İtalya'da bir havuza denk gelir, orada servise alınır. Garanti kapsamı dahilinde dünyanın her yerinde servis verebilme yeteneği önemlidir. Burada bizim için açık ara farklı Bosch Rexroth markası çok önemlidir. Bu diyeceğim şeyin Rexroth'la alakası yok ama bir geminin arızasının %90'ı hidrolik komponentten oluşur. Çünkü ne kullanıcı ne de bunu inşa eden tersane, boru tesisatlarının temizliğine, sistemin temizliğine ve bununla ilgili yapması gereken kontrol bakımlarına dikkat edemez. Bizim her zaman bütün dünyaya servis hizmeti verme durumumuz olamayacağı için (vize işlemleri en önemli nedenlerden biri) bir prosedür yazdık. Her zaman yüksek seviyede malzeme ve kalite hizmeti vermeliyiz. Üretim kısmında bir adam yetiştirmemiz 5 yılımızı alıyor. Bir makine binlerce parçadan oluşuyor. Ufacık bir parça olmazsa makine bitmez. Bu işe tutkuyla bağlı olmasaydık bu ekip de olmazdı. Çünkü ülkemizde maalesef yeterli teşvik yok. Vergiler yüzünden şirketler büyüme fırsatı bulamıyor. Bugün Almanya ekonomisine, Fransa ekonomisine hizmet

eden kurum, kuruluşlarımız var. Ama maalesef kendi markalarımız yok. Öte yandan gündemde birçok askeri proje var. Örneğin hepimizin bildiği gibi, Milgem kendimizin tasarlayıp ürettiği ilk savaş gemisi olacak. Proje çok güzel başladı. Ancak Türkiye'nin üreticilerle oturup fikir üretme eksikliği var. Diğer taraftan, Türkiye'de insanlar veri toplamak konusunda da yetersiz kalıyor. Hareket kabiliyetimiz yüksek ama, çoğu kez yetersiz verilerle harekete geçiyoruz ve negatif sonuçlarla karşılaşyoruz. Bunlar ülkemizin gerçekleri ve bunlarla yüzleşip yeni çözümler bulmadan tam bir ilerleme sağlamak zor görünüyor. Hatırlamak gerekiyor ki fırsatları şanslı olanlar değil, hazırlıklı olanlar değerlendiriyor. Yani aslında bu bahsettiklerimiz aşılacak türden engeller değil. Ama planlı olmayı, veri toplamayı ve hazırlıklı olmayı gerektiriyor.

“ Sektörün iyiye gitmesi için yapılacak projelerde tecrübeli insanlara yer verilmeli. "Ben bu işi yaparım" gibi söylemlerle bu işler yürümüyor

Sektörün gidişatını nasıl buluyorsunuz? Türkiye'deki ağır sanayi iyi biliyoruz. %100 gemi inşaat sektörünü biliyoruz. Onun dışındaki sektörleri de bu ekip çok iyi biliyor çünkü baktığımızda bu işin çok küçük bir tarafı. Yapılacak daha güzel şeyler olabilir ama bunlar ancak belli bir bilinçle gerçekleştirilebilir. Sanayide her şeyin, herkesin bir kotası var. Her ürün sınırsız sayıda üretilemez.

Sektörün iyiye gitmesi için yapılacak projelerde tecrübeli insanlara yer verilmeli. "Ben bu işi yaparım" gibi söylemlerle işler yürümüyor. Biz bu aydan sonraki her toplantımıza farklı bir sektörden yeni bir katılımcıyı davet etme kararı aldık. Ben de örneğin son iki aydır hiç girmedığımız bir sektör olan balıkçılığa yöneldim. Denizcilik bir sektör ama bu sektörün içinde de farklı sektörler bulunuyor. Umuyoruz ki bu toplantılar sayesinde sektörlerin makine ihtiyaçlarını nasıl temin ettiklerini, zorluklarının neler olduğunu tespit edeceğiz. Bunlarla ilgili çalıştaylar yapacağız. Denizcilik dediğimizde daima yeni inşa ve tamir işleri söz konusudur. Her geminin beş senede bir karaya çıkartılıp yapılması gereken kontrolleri vardır. Sektörün para birimi dolar olduğundan Türkiye'deki krizler denizcilik sektörünü etkilemiyor. 2008'de bir dünya buhranı oldu ve hala etkileri sürüyor. Eskiden 10 gemi yapılırken şimdi 1 gemi yapılır hale geldi. Şu an verileri değerlendirdiğimizde 2016, 2015'ten daha kötü geçecek gibi görünüyor.

Hipaş ile birlikte çalışıyorsunuz. Nasıl bir hizmet alıyorsunuz, iş ilişkileriniz nasıl? Öncelikle Fikret Bey ve ekibine Hipaş ile çalışma olanağını bizlere sağladığı için teşekkür ediyorum. Üretimle ilgili sıkıntılar sadece tüccarlık yapan biriyle çözümlenmez. Bir firma hem tasarım hem de üretim yapıyor ve bunu alıp satabiliyorsa ülkedeki üretme kapasitesinin en üstündeki ekipten bahsediyoruz demektir. Hipaş işte böyle değerli bir ekip. Bana göre Hipaş'la çalışmak bir ayrıcalıktır. Tecrübesiyle, bilgi birikimiyle, ticari ahlakıyla ve mesleki ahlakıyla bana göre dört dörtlük bir firma.

İş dünyasına yeni giren gençlere neler tavsiye edersiniz? Bana göre hangi üniversiteden, hangi bölümden mezun olduğunuz fark et-

mez. İlk 10 yılınız çırak statüsünde geçecektir. Öğrenciler mezun olur olmaz, sektörde deneyim sahibi olmadan yüksek statüde iş bulamazlar. Bu aşamada iş öğrendikten sonra kendi rotasını çizenler başarıya ulaşacaktır. Ama en önemli unsur işi sevmek. Gençler işin önu açık, parası fazla diye sevmediği bölümü okumaktan uzak durmalılar.

“ Bana göre hangi üniversiteden, hangi bölümden mezun olduğunuz fark etmez. İlk 10 yılınız çırak statüsünde geçecektir

Hobileriniz neler?

2008'den bu yana kararlı bir şekilde en az iki hafta tatil yapmaya çalışıyorum. Benim hobim doğayı gezmek, gezerken tarihi öğrenmek. Üç yıldır bir planım vardı, onu gerçekleştirdim. Bergama, Assos, Truva ve Çanakkale'yi gezdim. Bana göre geçmişini bilmeyenin geleceği karanlık olur. Bu nedenle gezerken geçmişin izini sürmeyi tercih ederim. Gittiğim yörenin insanlarıyla sohbet etmeyi de severim.

Siz de iz bırakan bir ülke veya şehir var mı?

Ülkemin dışında yabancılık çekmediğim tek yer İtalya. Ama her döndüğümde düşündüğüm tek bir şey var: Benim için en yaşanılır ülke daima kendi ülkem.



Hamdi Gürsoy

Gürdesan, General Manager

A long-time collaborator of Hipaş, Gürdesan discussed the sector this time around in a casual interview with Hamdi Gürsoy.

a vessel occur due to a hydraulic component. This happens because neither the user nor the shipyard building the vessel can pay attention to the cleanliness of the pipelines and the system as well as the periodic inspection and maintenance thereof. Since we will not be in a position to provide services for the entire world at all times (one of the most important reasons behind this being visa procedures), we came up with a procedure. Today, we have institutions and establishments that serve the German or French economy. Yet unfortunately we do not have our own brands. On the other hand, there are many military projects on the horizon. For instance, as we all know, Milgem will be the first warship we design and manufacture on our own. The project started out very well, yet Turkey is still lacking when it comes to sitting down and brainstorming ideas with producers. People in Turkey also fall behind in terms of gathering data. We are very flexible but we oftentimes embark on a project without sufficient data and we end up dealing with negative results. These are the realities of our country, and it seems difficult to achieve full progress without facing these realities and finding new solutions. We should keep in mind that the ones who seize opportunities aren't those who are lucky but those who are prepared. In other words, these aren't obstacles that cannot be overcome. But they do require planning, data collection and preparation.

“ We don't view ourselves as having outdone the competition; we always compare ourselves to our international competitors ”

Could we briefly get to know you and Gürdesan?

I am a mechanical engineer. We started out in 1999 as a family-owned company. I took courses in programming while I was in prep school, so computers became sort of a hobby for me. I served as quality manager at the company for the first 7 years. I put a lot of effort into design, and I like it. I am currently in charge of military applications.

My family has 8 generations of seafarers. My father initially studied architecture at ITU before switching over to mechanical engineering. They founded the first workshop in Kartal in 1982. What started out with 1, 2 then 3 workshops grew into a family-owned industrial site with 28 workshops. In 1987, the place where we are currently located in Gebze was home only to cherry gardens. My family did in-depth research before settling on the location, and we moved there after 1994. At the time we relocated, there were the three halls with total area of around 7000 m2. In 2007 we reached 28000 m2 and stuck it out in a small space for quite sometime. We toiled to finish the new building and secure an area of 42000 m2 so we could work more comfortably. The number of employees reached 570 at our compound alone.

So what makes Gürdesan unique?

We don't view ourselves as having outdone the competition; we always compare ourselves to our international competitors. There are also those who do not view us as their rivals, since it would be like comparing an elephant with an ant. Take Liber, for instance; it's a German company that manufactures equipment for every sector, like Bosch. We work with Germans, but since there is competition, there isn't much col-

laboration in the market. We work with Italians. When it comes to hydraulic components, we mostly work with Bosch Rexroth. By contrast, Liber manufactures all of these in-house. Back in the day they used to produce hydraulic components and slap the Bosch Rexroth label on them, but now they have set up their own plant and are manufacturing their own pumps. How can you compete with these people? But if we look past this example, there isn't any company in the world with whom we can't compete on a level of 80%.

No vessel has the chance to say 'let's pull over' in the event of a malfunction. That's why a ship wants – and, more importantly, needs – to do its own repairs. A vessel might be built here, but since it travels around the world, it rarely has the opportunity to have repairs done at the shipyard where it was built. Whenever the malfunction occurs is where the repairs are done. For instance, if it happens to be at a dock in Italy, that's where it gets taken into service. It's important to be able to offer services anywhere around the world under warranty. Here, the Bosch Rexroth brand is by far the most crucial one for us. What I am about to say has nothing to do with Rexroth, but 90% of malfunctions on

“ We should keep in mind that the ones who seize opportunities aren't those who are lucky but those who are prepared ”

You work with Hipaş. What type of service do you receive, and what are your business relations like?

I would first like to thank Fikret Bey and his team for giving us the opportunity to work with Hipaş. You cannot solve production-related problems with someone who only does trade. If a company can do both design and production and then sell this product, we're talking about a team with the highest level of production capacity in the country. This is the type of valuable team Hipaş has. If you ask me, it is a privilege to work with Hipaş. I consider them to be an excellent company in terms of their experience, know-how as well as their code of business and commercial ethics.

What would you advise to young people who are embarking on their careers?

It doesn't matter to me what university or department you graduate from. You will spend your first 10 years as an apprentice. Students cannot find jobs with high status right after graduation, without gaining experience in the sector. At this point, those who chart their own course after learning the business will find success. Yet the most important element is to love the work. Young people should refrain from studying subjects they do not enjoy just because they have a bright future or good pay.

What are your hobbies?

Since 2008, I have been determined to take at least two weeks of vacation each year. My hobby is to tour nature and learn history in the process. I had this plan for the past three years that I realised: I toured Bergama, Assos, Troy and Çanakkale. I believe that those who do not know their past will have a dark future. This is why I prefer to track down the past. I also enjoy chatting with the locals wherever I travel.

Are there any cities or countries that left an impression on you?

Other than my country, the only place where I don't feel like a foreigner is Italy. But each time I come back, I find myself with only one thought: To me, the most liveable country will always be my own.

Yönetim, Liderlik, Disiplin ve Gemiciler

Yönetim, yararları konusunda şüphe etmemek gereken bir olgu. Ancak yönetim ve yöneticilik nedense ve neredeyse, herkesin yapabileceğini düşündüğü bir şey. Bu nedenle de okulu dün değil yarın bitirmiş olan yeni yetmelerden tutun, elinden iyi iş gelen teknik insanlar ve çeşitli nedenlerle bir yerlere gelmiş kifayetsiz muhterisler yönetici olmak arzusu ile yanar tutuşur. Bazen de bir şekilde yönetici olur. İşte o zaman, o işletmenin veya “insan topluluğunun” başına vah gelmiştir!

Gelişmiş ülkelerde boş zaman uğraşlarında yani hobi konularında insanlar, uğraşacakları işi öğrenerek, kursuna giderek bu uğraşları yapar. Zamanlarına ve kendilerine saygıları vardır. Hiç bir şeyle “haybeye uğraşmak istemezler.” Bu ülkelerde bile, yöneticilik ve insan yönetmek konusu nedense kolay alınır. Sonuç olarak, binlerce hatanın, kalitesizliğin, mutsuzluğun doğmasına yol açılmış olur.

gayreti gösteremez. Kendini yeterince tanımadığı için hedefleri ya yoktur ya da belirsizdir. Yaptığı işe de çözeceği probleme de odaklanamaz. Dağımkı ve tutarsızdır...

Bir yönetici atarken, yönetici olmak için gereken niteliklerin o kişideki varlığı, en başta da disiplinin varlığı mutlaka aranmalıdır. Yönetici, en başta insan kaynağı ve zaman olmak üzere, tüm kaynakları doğru kullanması ve kullandırması gereken insandır. Disiplinsiz kişi, kaynak israf eden kişidir.

Bazı işlerin ve bazı işletme birimlerinin yöneticiliği, disiplinli olma özelliğini çok daha fazla gerektirir. Günlük gazete basımı, uçak ve gemi kaptanlığı, bu araçların bakım, onarım ve işletmesini yapmak daha fazla disiplin gerektiren işlerdir. Bu tür işlerin, “Ah bu gün olmadı, daha sonra hallederiz!” veya “Olsun be, bu kadar şimdilik idare eder!” gibi yaklaşım ve anlayışlara tahammülü yoktur. Aslında hiçbir işte ve işletmede genişliğe, ertelemeye, boş vermeye, zamana sündürmeye tolerans gösterilmemelidir. Zaman ömürdür ve zaman paradır!

“ Heves etmekle liderlik yapılmaz ve amigoluk yapmak asla liderlik değildir! ”

Yöneticilik ve ayrılmaz bir parçası olan liderlik, günümüzün en vazgeçilmez, mutlaka öğrenilmesi ve uygulanması gereken işidir. Heves etmekle liderlik yapılmaz ve amigoluk yapmak asla liderlik değildir. Liderlik makam, ücret ve diğer bazı ayrıcalıkları elde etmek için heveslenilecek “ucuz bir iş” de değildir.

Yöneticilik ve liderlik,

- Deneyim,
- Derin bir bilgi birikimi,
- İnsan severlik,
- Gerçek bir adalet duygusu,
- Dizginlenmiş bir ego ve
- Tüm bunları sağlayacak bir disiplin

gerektirir. Bunlar olmadan yapılan işe, insan harcamak, verim ve kaliteyi tehlikeye düşürmek, kendine, çalışan takım arkadaşlarına ve işletmesine kötülük etmektedir.

Yöneticide bulunması gereken niteliklerden en önemlisi disiplindir. Ben “Disiplini” amaca ulaşmak için kendine acımamak, hedefe ulaşmak için gereken bilgiyi ve becerileri kazanmak, zaman başta olmak üzere tüm kaynakları doğru kullanmak ve geriye bakarak pişman olmamak, sadece ders alarak daima daha ileriye gitmek konusunda vaz geçmemek şeklinde tanımlarım. Disiplini sağlamak için, önce kendini, sonra çevreni ve sonra da yapacağın işi iyi bilmek şarttır.

Disiplinsiz insan, tembelliğe yatkındır. Bilgi ve beceri kazanmak için gereken

“ Yönetici, başta insan kaynağı ve zaman olmak üzere, tüm kaynakları doğru kullanması ve kullandırması gereken insandır ”

Bu gerçeklere dayanarak, bazı işlere yönetici seçer ve atarken tercihim, gemi çalışanları, makinacı ve bakımçıları olmuştur. İşletmelere, vardiya mühendisi, üretimi, özel olarak da bakımçı aradığımda, gemi makinacıları hemen hiçbir zaman beni mahcup etmemiştir.

Gemi makinacılığı da, daha genel anlamda gemi adamlığı da meşakkatli ve çok disiplini gerektiren işlerdir. Bozulan bir makina veya sistem okyanusun ortasındayken ciddi bir sorundur. Yeterli ve doğru malzeme talep ederek bunu yedeklemeyen, onarım konusunda yetersiz ve rahat olan, bakım gereklilerini ıskalayın ve önemsemeyen bir kişi denizin ortasında çıkan sorunun bir parçası olur. Sorunu çözemez ise, ilk limanda

değiştirilir.

Gemi adamları, dar bir alanda kader yoldaşlığı yapan bir avuç insan olmaları sonucunda, bazen iletişimlerini kaybetmeler de çoğunlukla, iyi birer iletişimci, takım elemanı, hatta iyi birer lider olurlar. Teknik bilgileri, başarıları ve çözüm bulmaktaki ustalıkları ise, ayakları karada olan pek çok insandan açık ara öndedir.

Management, Leadership, Discipline and Seafarers

Management is a concept whose benefits should not be doubted. Yet for whatever reason, management is also something that everyone thinks he can do. This is why everyone has the burning desire to be a manager, from adolescents who haven't yet completed school to technically minded people who are good at what they do to incompetent and greedy people who have attained their position for various reasons. Sometimes they succeed in becoming a manager one way or another, and this is the point at which that business or 'community' begins to suffer!

Management is a concept whose benefits should not be doubted. Yet for whatever reason, management is also something that everyone thinks he can do. This is why everyone has the burning desire to be a manager, from adolescents who haven't yet completed school to technically minded people who are good at what they do to incompetent and greedy people who have attained their position for various reasons. Sometimes they succeed in becoming a manager one way or another, and this is the point at which that business or 'community' begins to suffer!

In developed countries, people approach leisure time activities or hobbies by taking courses and learning what they will do. They have respect for their time and themselves. They don't want to 'toil at anything in vain'. Yet even in these countries, the issue of management and directing people somehow tends to be underestimated. This, in turn, opens the door to thousands of mistakes, lack of quality and unhappiness.

Today, management and its integral component leadership are the most essential skills that must be learned and applied. Leadership cannot be achieved through desire alone, and cheerleading never counts as leadership. Leadership also isn't an 'easy job' for people who aspire to status, money and various other privileges.

Management and leadership require

- Experience,
- A wealth of know-how,
- Humanity,
- A true sense of fairness,
- A subdued ego and
- The discipline to attain all of these.

Anything done without meeting these requirements is a waste of manpower, a threat to efficiency and quality, and a disservice to one's self, colleagues and business.

The most important attribute a manager must have is discipline. I define 'discipline' as not feeling self-pity, earning the knowledge and skills needed to reach a goal, using all resources – especially time – correctly, not regretting the past but learning the necessary lessons to keep moving forward without giving up. In order to achieve discipline, you must know well yourself, your surroundings and the work you will do.

An undisciplined person is prone to laziness. He cannot show the necessary effort to learn knowledge and skills. His goals are either non-existent or vague because he doesn't know himself sufficiently. He cannot focus on his work or the problem he will solve. He is messy and inconsistent...

When appointing a manager, it is imperative to look for the attributes necessary for leadership, particularly discipline, in that person. A manager is someone who must use and help others use all resources correctly, particularly human resources and time. An undisciplined person is someone who wastes resources.

The management of some jobs and business units requires discipline to a much greater extent. The printing of daily newspapers, the captainship of airplanes and ships, as well as the operation, maintenance and repairs of these vessels are professions that require more discipline. These types of jobs do not tolerate an attitude like 'We didn't get to it today, we'll do it tomorrow' or 'Oh well, this is sufficient for now'. In reality, there should be no tolerance for negligence, delays or wasting time in any business. Time is life and time is money!

Based on these facts, when choosing and appointing managers to certain jobs, I have preferred ship crew, mechanics and maintenance personnel. When searching for assistant engineers, production personnel or particularly maintenance personnel for businesses, ship machinists have almost never let me down.

Serving as a ship machinist or a seaman in more broad terms is a gruelling job that requires a lot of discipline. A malfunctioning machine or system is a serious issue when in the middle of the ocean. A person who doesn't demand the right materials in sufficient amounts as backup, who is inadequate and relaxed when it comes to repairs, and who doesn't care about maintenance needs will become a part of an issue that arises at sea. If he cannot solve the problem, he will be let off at the first harbour.

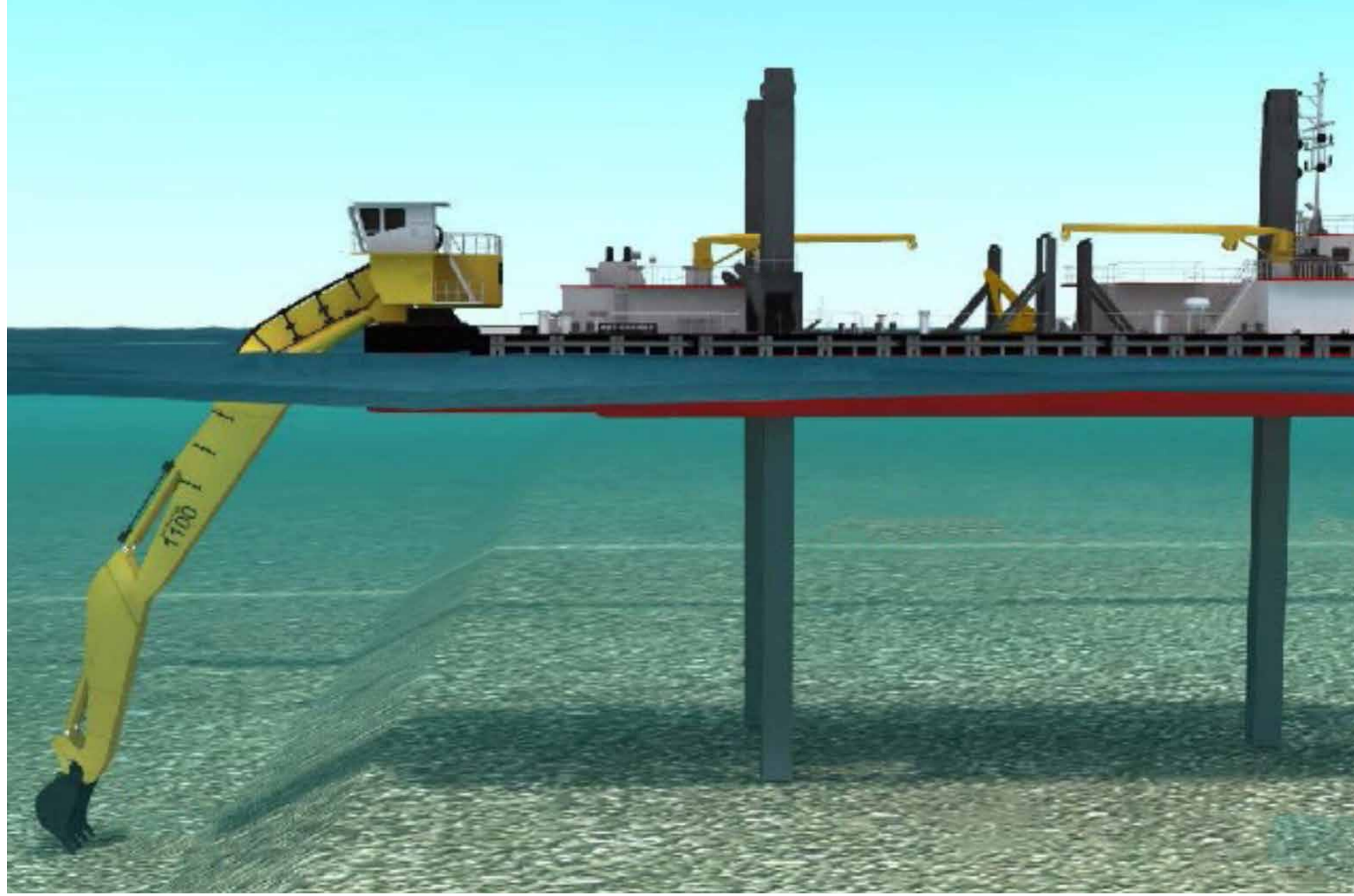
Since seamen are a handful of people who provide companionship to one another in a tight space, they



AHMET LEVENT ÖNER

Uzman Eğitmen & Kıdemli Danışman
Expert Instructor & Senior Consultant

SED Stratejik Eğitim ve Danışmanlık
www.stratejikegitim.com



Backhoe Dredger (BHD) Kazmak Onun İşii!

İnşaatlarda ve yollarda gördüğümüz kara tipi hidrolik ekskavatörün deniz tipi uygulaması olarak adlandırabileceğimiz BHD'nin hidrolik ekskavatör büyüklüğü keçe büyüklüğüne göre değişmektedir.

BHD karakteristikleri değişkenlik gösterebilir. Duba üzerine monte edilmiş hidrolik ekskavatör dipte tarama amaçlıdır. Daha çok keçe ile dipte tarama yapılır ve ihtiyaç halinde kırıcı montajı ile dipteki kayaları kırma işlemi yapılabilir. Dipte kırma işlemi için kırıcıda özel bir uygulama yapılması gerekecektir. Tarama işleminde dipteki kil, kum, çakıl, çamur, kömür topakları, kayalar, toprak, kırık kayalar veya moloz içeriğin dışarı alınması işlemi yapılır. Limanlarda ve tersanelerde oluşan birikintiler dip tarama ile alınarak gemilerin güvenli bir şekilde hareketi sağlanır.

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, Marmara Denizi'nde tersanelerin ve limanların varlığı, kanallar-

da veya derelerin denizlere birleştiği alanlarda oluşan tepecikler, dip temizliği, yapılması planlanan "Kanal İstanbul Projesi" de düşünülür ise, önemli bir ihtiyaç olduğu ve olacağı açıkça görülebilir.

Dip tarama işlemi yapılırken Hidrolik ekskavatörü sabitlemek için kazık sistemi kullanılır. Kazık sistemi genellikle 3 ayaklıdır. Biri hidrolik ekskavatöre yakın sancak ve iskele tarafında ve diğeri de geminin arka tarafında ortadadır. Tarama işlemi yapılırken kazıklar deniz zeminine saplanır ve dubanın sabit kalmasını sağlar. Konum değiş-

Tarama işlemi yapılırken kazıklar deniz zeminine saplanır ve dubanın sabit kalmasını sağlar

tirirken arka kazıktan (tercihen hareketli) faydalanılır. Tarama işleminde en önemli nokta tarama yapılan alanda tümsek bırakılmamasıdır.

Tarama yapılırken çıkan molozları boşaltmak ve mevcut alandan uzaklaştırmak gerekecektir. Hidrolik ekskavatör tarama ile çıkarttığı molozları açılır-kapanır dubaya (split-barge) yükler ve açık denizde belirlenen alanlarda boşaltma yapılır.

Tarama yapılabilmesi için 1 Hidrolik ekskavatör ve minimum 1 adet split-barge (400 m3, 600 m3, 500 m3, 800 m3, 1000 m3 olabilir) gereklidir. Bu durumda 2 gemi için de ayrı personel bulundurulmalıdır. Tarama yapılan alanlar da 1000 m3 veya daha az olan bölgeler olabilmektedir. Bu amaçla her ikisinin de olduğu bir gemi hızlı bir çözüm olmaktadır. Gemi dizaynı bu kullanımda çok önemlidir.

Hidrolik ekskavatör, makine imalatçıla-



rı için standart bir üretilir. Bu uygulamalarda kazıkların ve gemideki ırgatların hidrolik kontrolü için ayrıca bir hidrolik sistem bulundurmamak için ilave ekipmanlar gerekir. Bu nedenle kurulu bir gücü kontrol etmek ve yön vermek daha uygun bir çözüm olacaktır.

Hidrolik ekskavatördeki hazır hidrolik gücü gemideki kazıkların ve kapakların açılıp-kapanması için kullanılabilir. Bu gücü kontrol etmek için hidrolik ekskavatörde bazı noktalarda modifiye edilmesi gerekecektir. Ayrıca acil kurtarma ünitesi (E-HPU) de gemideki hidrolik sisteme entegre edilmelidir.

E-HPU ünitesinin asıl amacı ırgatların kontrolüdür, fakat ekskavatörde oluşan bir sorunda ekskavatör hareketleri, kazıkların ve kapakların kontrolü de E-HPU'dan sağlanabilmektedir. Bu sistemde iki ayrı tank olacağı için hidrolik sistemin dizaynı önem kazanır. Kazıkların deniz sabitlenmesi için günümüzde hidromotorlu veya hidrolik

Tarama işlemi sayesinde dipteki kil, kum, çakıl, çamur, kömür topakları, kayalar, toprak, kırık kayalar veya moloz içeriğin dışarı alınması sağlanır.

silindirik olarak yapılabilir. Her ikisinin de kendine göre avantajları vardır.

- Bu özel uygulamada Kazık kontrol sistemi hidrolik silindirdir. Bu uygulamada ekskavatör ve duba aynı gemi üzerindedir. (Backhoe dredger + Split barge 1000 m3). Hidrolik sistem HIPAŞ A.Ş. tarafından yapılmıştır.
- Kazar kazık kontrol sistemi halatlı tip olup Rexroth Haggglunds hidromotorlarla kontrol edilmektedir.

Rexroth Haggglunds ağır seri hidromotor ve sistemleri konusunda dünyada pazar lideridir. Rexroth Haggglunds hidromotorlar zor koşullar için tasarlanmış olup iyi sonuçlar vermektedir. Denizcilik uygulamalarında yüksek tork, performans, güvenilirlik, kontrol kolaylığı, bakım maliyeti ve uzun ömrü ile daima tercih edilen bir ürün olmuştur.

Yeni Projemizde Rexroth Haggglunds Viking serisi hidromotor kullanılacak olup kontrol sistemi ve devreye alınması HIPAŞ A.Ş. mühendis ve personeli tarafından tasarlanıp gerçekleştirilmiştir.

Cüneyt Erkuş

Proje ve Satış Müdürü
Hipaş A.Ş.
Project and Sales Manager
Hipaş A.Ş.



Backhoe Dredger (BHD): A Master at Digging!

The backhoe dredger (BHD) is the water-based version of the land-based hydraulic excavator we see at construction sites and on roads. The size of the BHD's hydraulic excavator varies depending on the size of the bucket.

The features of the BHD can vary. The hydraulic excavator mounted on a pontoon is used to dredge the sea bottom and can be equipped with rock breakers if needed. In order to break rocks at the sea bottom, the rock breaker must undergo a special process. During dredging, the clay, sand, gravel, mud, lumps of coal, rock, soil, broken rocks and rubble are taken out. Dredging the sea bottom clears up the debris collected at ports and shipyards, allowing ships to navigate safely.

Considering the fact that our country is surrounded by sea on three sides, as well as the existence of shipyards and ports in the Sea of Marmara, the hills that form in channels or areas where creeks meet the sea, as well as the planned Kanal Istanbul Project, it is clear that dredging is and will continue to be an

important necessity.

Spuds are used to stabilise the hydraulic excavator during dredging. The spud system generally consists of 3 poles. Two of these are near the hydraulic excavator on the port and starboard sides, while the third is in the middle of the aft side. The spud poles are anchored to the sea bottom during dredging to keep the pontoon steady. The rear spud pole (preferably movable) is used when changing locations. The most important thing in dredging is to ensure that no mounds are left on the surface being dredged.

Spud poles are anchored to the sea bottom during dredging to keep the pontoon steady.

It will be necessary to empty out the rubble excavated during dredging and move it away from the area of operation. To do this, the hydraulic excavator unloads the rubble onto a split-barge, which then discharges it at designated areas in the open sea.

Dredging requires 1 hydraulic excavator and at least 1 split-barge (400 m³, 600 m³, 500 m³, 800 m³ or 1000 m³). Both ships should have their own personnel. Dredging must be done over an area of 1000 m³ or less. To this end, a ship equipped with both will be a quick solution. The design of the vessel is very important to the process. A hydraulic excavator is a standard product for machine manufacturers. Dredging also requires additional equipment to keep a hydraulic system for the hydraulic control of the spuds and windlass. This is why it will be a better solution to control or direct an established force.

The hydraulic power of hydraulic excavators can be used to open and close the spuds and hatches on the ship. Certain parts of the hydraulic excavator must be modified to control this force. Additionally, the electric hydraulic power unit (E-HPU) must be integrated to the hydraulic system of the vessel. The main purpose of the E-HPU is to control the windlass, yet it must also be used to control the movement of the excavator as well as the spuds and hatches in the event of an issue with the excavator. Since this system will have two separate tanks, the design of the hydraulic system becomes important. The system can be equipped with a hydromotor or a hydraulic cylinder to anchor the spud poles to the sea bottom. Both have their own

Dredging allows for the clay, sand, gravel, mud, lumps of coal, rock, soil, broken rocks and rubble at the sea bottom to be cleared out.

advantages.

- This special application uses a spud control system with a hydraulic cylinder. The excavator and pontoon are both located on the same vessel. (Backhoe dredger + Split barge 1000 m³). The hydraulic system was developed by HİPAŞ A.Ş.
- The spud control system is equipped with wires ropes and is controlled with Rexroth Hågglunds hydromotors.

Rexroth Hågglunds is a global market leader in heavy-duty hydromotors and systems. Rexroth Hågglunds hydromotors are designed to yield good results in challenging conditions. Thanks to its high torque, performance, reliability, ease of control, low cost of maintenance and long durability, it has become a permanent fixture for water-based applications. Our new project will use the Rexroth Hågglunds Viking series hydromotor, while the control system and its operation will be designed and executed by HİPAŞ A.Ş. engineers and personnel.

KÖRFEZDE BİR GÜZEL SAN FRANCISCO

ABD'nin en liberal şehri olarak bilinen San Francisco, hem politik ve güncel meselelerde hem de uluslararası finans, kültür ve turizm konusunda söz sahibi. Farklı fikirlerin ve alternatif oluşumların beşiği haline gelen şehir, dünyanın her yerinden ziyaretçiye ilham veriyor ve dolu dolu bir program vadediyor!



A BEAUTY IN THE BAY SAN FRANCISCO

Known as the most liberal city in the US, San Francisco has a say in both political and current events as well as international finance, culture and tourism. A cradle of different ideas and alternative establishments, the city inspires visitors from all over the world and offers them a jam-packed programme!

Golden Gate Köprüsü

San Francisco'nun simgesi haline gelen kızıl köprü dünyanın en uzun yedinci asma köprüsü olarak biliniyor. Yaklaşık 3 km uzunluğundaki köprüyü aracınızın yanı sıra bisiklet kiralayarak veya yürüyerek de geçebilirsiniz. Köprü aynı zamanda şehir merkezini Napa ve Sonoma Vadisi'ne bağlayan temel geçiş noktası. Buradan meşhur üzüm bağlarına doğru uzanıp nefis California şaraplarını da tadabilirsiniz.

Cable Car

San Francisco'nun bir diğer simgesi de dünyada kalan son manuel Cable Car sistemiyle işletilen tramvayları. Bu çok tepeli şehrin en güzel manzaralarına şahit olmak için hepsi şehrin en turistik noktaları arasında işleyen 3 hattından birini seçebilirsiniz ve harika fotoğraflar çekebilirsiniz.

Alcatraz Adası

Filmlere konu olan ünlü hapisanenin yer aldığı bu küçük ada tehlikeli mahkumların toplanma noktası olmasıyla da bilinir. En az mahkumlar kadar tehlikeli olan akıntı, soğuk sular ve köpekbalıkları ise kaçmayı iyice zorlaştırıyor. Hepsini başarsızlıkla sonuçlanan 14 farklı kaçma girişiminin detaylarını, artık tamamen turistik bir yapıya bürünen bu ilginç adayı ziyaret ederek dinleyebilir, orijinal haliyle korunan hapisaneyi ve hücreleri görebilirsiniz. Ancak bu ziyaretin biletlerini en az 2-3 gün öncesinden almanızı tavsiye ederiz.

Fishermen's Wharf

Şehrin kuzey kıyıları boyunca uzanan rıhtımların başında geliyor. 19. yüzyılda şehre göç eden İtalyan balıkçılar tarafından popüler hale gelen kıyı şeridi, hala hem balıkçılık firmaları hem de turistler tarafından tercih ediliyor. Numaralandırılmış rıhtımlardan oluşan kıyı şeridinde en gözde rıhtım hiç kuşkusuz Pier 39. İlginç müzelerle, deniz ürünü restoranlarına, ünlü çikolataçı Ghirardelli'ye ve neşeli

deniz aslanlarına ev sahipliği yapıyor. Mutlaka ziyaret edilmeli!

Chinatown

Kuzey Amerika'nın en eski Çin mahallesi olan San Francisco Çin mahallesi, Asya kıtası dışındaki en geniş Çinli nüfusuna ev sahipliği yapıyor. İbadet yerleri, restoranları, gelenek görenekleri ve sosyal hayatıyla Çin kültürünü bire bir yansıtan mahalle, hem otantik hem de turistik bir bölge. Ana caddeden biraz uzaklaşıp ara sokaklara girin, küçük dükkanları, restoranları ve müzeleri keşfedin.

Yemek

ABD'nin en iyi restoranlarına ev sahipliği yapmasıyla da bilinen şehirde birçok farklı mutfağı bir arada bulabilirsiniz. Çin, Japon, Fransız, İtalyan, İspanyol, Fas, Malezya, Meksika, Yunan ve Rus restoranları, yerel tarifleri başlarıyla yorumlayan şefler ve unutulmaz lezzetler sizi bekliyor!

Golden Gate Bridge

The symbol of San Francisco, this red bridge is known as the world's seventh longest suspension bridge. You can cross the 3-km-long bridge with a vehicle, on a rental bike or on foot. The bridge is also the main transit point connecting the city centre to Napa and Sonoma Valley. From here you can reach the famous vineyards and sample flavourful California wines.

Cable Car

Another symbol of San Francisco is the tram operated with the last remaining manual Cable Car system in the world. You can choose one of 3 lines operating among the city's most touristic destinations to experience the best views and take wonderful photographs in this city with numerous hills.

Alcatraz Island

This small island is home to a famous prison that has been the subject of various films as the gathering place for notorious convicts. Just as dangerous as the prisoners, the currents, cold waters and sharks made it nearly impossible to escape the island. You can visit the island, which serves as a touristic destination nowadays, to learn the details of the 14 unsuccessful escape attempts as well as visiting the cells protected in their original form. We recommend purchasing tickets at least 2-3 days ahead of your visit.

Fisherman's Wharf

The northern waterfront of San Francisco is one of the city's most colourful areas. Popularised by Italian fishermen who immigrated to the city in the 19th century, Fisherman's Wharf is still favoured by fishermen as well as tourists. The waterfront consists of numbered piers, with Pier 39 undoubtedly being the most popular one among them. Here you'll find intriguing museums, seafood restaurants, the famous chocolatier Ghirardelli and cheerful sea lions. A must-visit!

Chinatown

The oldest Chinese neighbourhood in North America, San Francisco's Chinatown is also home to the largest Chinese population outside of Asia. Both authentic and touristic, the area reflects Chinese culture perfectly through places of worship, restaurants, traditions and social life. We recommend veering away from the main avenue and touring the side streets to discover small shops, restaurants and museums.

Food

Known as the city that's home to the best restaurants in the US, San Francisco offers a myriad of cuisines. Here you'll find Chinese, Japanese, French, Italian, Spanish, Moroccan, Malaysian, Mexican, Greek and Russian restaurants where chefs who have mastered local recipes serve unforgettable flavours!

Dünya Markaları ile Tam Yol İleri

Gemicilik sektörünün kendine has koşullarından dolayı kullanılan her malzemenin kaliteden ve yüksek teknolojiden ödün vermemesi gerekiyor. Hıpaş olarak temsilciliğini yaptığımız, gemicilik sektöründe de kullanılan ve alanında en iyiler arasında olan dünya markalarını sizler için derledik.



Deublin

DEUBLIN 1945 den bu yana sadece döner bağlantı elemanları üretir.

Alanında dünyanın en büyüğü ve pazar lideridir. Kalitesi ve uzun kullanım ömrü ile rakipsizdir.



Settima

Sessizliği ile rakiplerinden bir adım önde olan SETTIMA pompaları kesintisiz akış ve ürün çeşitliliği ile her türlü akışkan için doğru karar.

Uzmanlık alanı VIDALI VE HELİSEL ROTORLU POMPALAR üzerine olan SETTIMA, yağ & petrol ve türevleri transferi, hidrolik güç üniteleri, güç jeneratörleri, marine uygulamaları ve havacılık gibi çok geniş endüstriyel uygulama alanına sahiptir.



Beinlich

Değişken basınçlı pompa ve pompalama sistemlerinde özel çözümler üreten BEINLICH yüksek basınçlı SKYDROL uygulamalarında güçlü çözüm ortağımız.

Beinlich'in dıştan dişli pompaları, tüm dünyada özellikle kimya sanayi olmak üzere plastik, ilaç, boya ve gıda sanayilerinde, hidrolik sistemler, çok amaçlı makineler, deniz ve havacılık sanayi uygulamalarında yoğunlukla kullanılmaktadır.



Re

Re Controlli Industriali 1974 yılından beri, dönüştürme (converting), esnek ambalaj, kâğıt, karton, metal tel, kauçuk, plastik ve tekstil sektörlerine yönelik Endüstriyel Kontrol Sistemleri tasarımı ve imalatı yapmakta, yenilikçi tasarımları, optimum çözümleri ve yüksek kalite standartları ile sektörün aranan bir markası konumunda bulunmaktadır.



EPE Italiana

EPE ürünleri yüksek kaliteyi uygun fiyatla sunuyor.% 100 Avrupa üretimidir ve tüm emniyet standartlarına sahiptir. Büyük hidrolik firmalarının da tercihi olan EPE ihtiyacınıza özel çözümleri ile hizmetinizde.



Stenflex

STENFLEX 40 yılı aşkın tecrübesiyle, konstrüksiyon ve mühendislik uygulamalarında dünyanın en büyük esnek bağlantı elemanı tedarikçisidir.

STENFLEX esnek bağlantı uygulamalarına yönelik tüm ihtiyaçlarınıza güvenilir çözümler getirmeye taahhüt etmektedir.



HBE

HBE tahrik ve akışkan teknolojisine yönelik olarak hidrolik sistem aksesuarları, yağ tankları, kampana ve kaplin geliştirmekte ve üretmektedir.

Hidrolik sistem aksesuarlarında dünya liderlerinden biri olan HBE; ileri teknoloji ürünleri, geniş ürün yelpazesi ve kısa teslim süresi ile doğru tercih.



DST

DST Sabit Manyetik Kaplinler ile yüksek torklar manyetik güç etkisi ile temassız bir şekilde kapalı ortamlar arasında güvenle aktarılmaktadır. Maksimum tork aşımında ise aktarım kendiliğinden kesilir ve sürekli etkin bir yapısal aşırı yük emniyeti sağlanmış olur.

DST Sabit Manyetik Kaplinler dinamik sızdırmazlık elemanları ile karşılaştırıldığında aşınmaz yapıya sahiptir.



Ciesse

Ciesse srl. endüstriyel soğutma alanında senelerin bilgi birikimine ve deneyimine sahip bir ekip tarafından kurulmuştur. Ciesse makine imalatı sektörüne yönelik 10 yılı aşkın süredir satış, satış sonrası hizmetler konusunda faaliyet göstermekte, geniş kullanım alanına sahip endüstriyel soğutucuların modern tesislerinde üretmektedir.



VSE

VSE akış ölçer uzmanlığı ölçümlerdeki yüksek hassasiyeti ve tekrarlanabilirlik özelliği ile hatasız ölçer. Yüksek teknoloji altyapısına sahip olan VSE ürünleri geniş ürün grubu ile ATEX onaylı.



TSA

Kompakt, Hafif ve Basit yapısına karşın ağırlığına oranla sağladığı yüksek güç oranı ile montaj tekniğinde vazgeçilmez hale gelmektedir. Yağlamaya çok az veya hiç ihtiyaç duymayan, bakım gerektirmeyen ve tüm zor ortam şartlarında problemsiz çalışan TSA hava motorları gıda, ve kimya gibi belirli standartlara haiz olan sektörlerde kullanılabilir. Ex-Proof yapısı ve paslanmaz çelik versiyonları ile risksiz olarak kullanılabilir.



Mario Cotta

Endüstriyel Bıçaklar, Bıçak Tutucular ve Dilme Sistemleri. Mario Cotta 1925 yılından beri esnek ambalaj, kâğıt, karton, kauçuk, alüminyum, plastik ve tekstil sektörlerine yönelik endüstriyel bıçaklar, bıçak tutucular ve komple dilme sistemleri tasarımı ve imalatı yapmakta, yenilikçi tasarımları ve yüksek kalite standartları ile sektörün aranan bir markası konumunda bulunmaktadır.



Set sail for great accomplishments with leading brands

Due to the unique conditions of the shipping sector, all of the materials used must be high in quality and manufactured using advanced technology. We gathered the leading global brands represented by Hipaş that are used in the shipping sector.

We Represent Expertise in Every Area

With our representatives, we continue to be the trusted business partner of experienced brands in the market.



Deublin

DEUBLIN has been producing only rotating union parts since 1945. It is the biggest company in its field and a market leader. Their quality and long life make them unrivalled.



Settima

SETTIMA pumps stand one step ahead of the competition thanks to their silence. Their uninterrupted flow and product variety make them the right decision for every type of fluid.

An expert in screw gear and helical rotary pumps, SETTIMA has an extensive industrial area of application like the transfer of oil & petroleum and their derivatives, hydraulic power units, power generators, marine applications and aviation.



Beinlich

BEINLICH creates special solutions in pumps and pumping systems for varying pressures, and it is your strong solutions partner for high-pressure SKYDROL applications.

Beinlich's external gear pumps are used all over the world, particularly in the chemical industry as well as the pharmaceutical, paint and food industries, hydraulic systems, multi-purpose machines, and applications in the marine and aviation industries.



Re

Since 1974, Re Controlli Industriali has been designing and manufacturing Industrial Control Systems for the converting, flexible packaging, paper, cardboard, metal wire, rubber, plastic and textile industries. The company's innovative designs, optimal solutions and high quality standards make it a sought after brand in the industry.



EPE Italiana

EPE products offer high quality at a reasonable price. These products are manufactured 100% in Europe and in accordance with all safety standards. The choice for large hydraulic companies, EPE is at your service with solutions specifically for your needs.



Stenflex

With over 40 years of experience, STENFLEX is the world's biggest flexible pipe connection supplier for construction and engineering applications.

STENFLEX is guaranteed to bring trusted solutions for all of your flexible pipe connection needs.



HBE

HBE manufactures hydraulic system accessories, oil tanks, bellhousings and couplings for propulsion and fluid technologies.

One of the worldwide leaders in hydraulic system accessories, HBE is the right choice thanks to its high technology products, extensive merchandise range and short delivery time.



DST

With DST Permanent Magnetic Couplings, high torques are safely transmitted wear-free through vessel walls using magnetic force. In the event of exceeding the maximum torque, transmission is automatically interrupted to achieve a permanently effective safety from structural overload.

DST Permanent Magnetic Couplings are wear-resistant when compared with dynamic seals.



Ciesse

Ciesse SRL was established by a team with extensive experience and know-how in industrial cooling. Ciesse has been offering sales and after-sales services to the machine production industry for over 10 years, manufacturing industrial coolers with a wide range of uses in its modern plant.



VSE

VSE flow meters measure flow accurately with high precision and repeatability. VSE products are created using high technology, with a wide product range approved by ATEX.



TSA

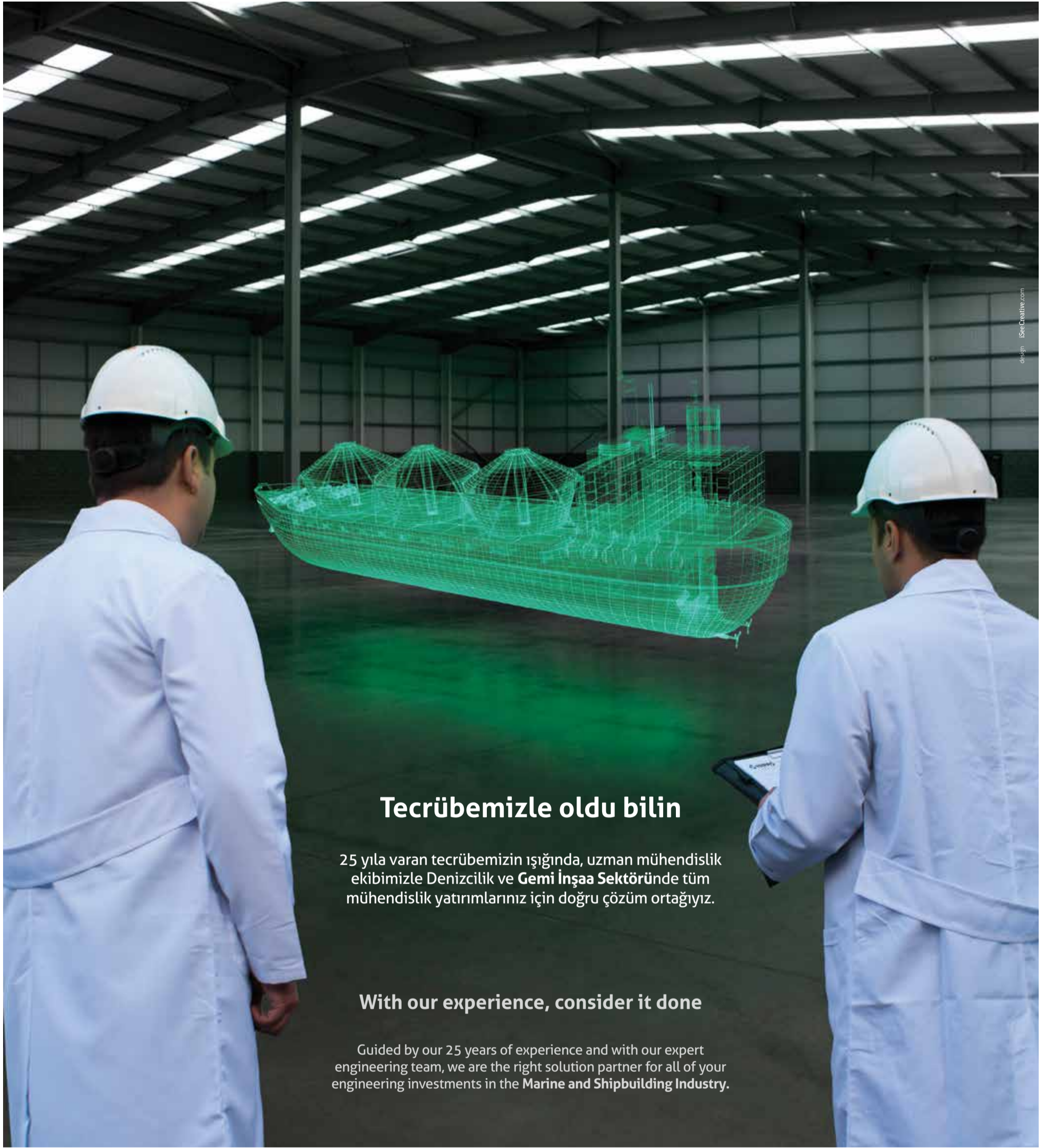
The compact, light and simple TSA is becoming an indispensable element of assembly technique with a high rate of power for its weight. TSA air motors require very little to no lubrication and maintenance and work problem-free in all difficult environmental conditions. These air motors can be used in industries subject to precise standards, like food and pharmaceuticals. Their Ex-Proof construction and stainless steel versions allow risk-free use.



Mario Cotta

Industrial Knives, Knife Holders and Slitting Systems. Since 1925, Mario Cotta has been designing and manufacturing industrial knives, knife holders and complete slitting systems for the flexible packaging, paper, cardboard, rubber, aluminium, plastic and textile industries. Thanks to its innovative designs and high quality standards, the company is a sought after brand in the industry.





Tecrübemizle oldu bilin

25 yıla varan tecrübemizin ışığında, uzman mühendislik ekibimizle Denizcilik ve Gemi İnşaa Sektöründe tüm mühendislik yatırımlarınız için doğru çözüm ortağıyız.

With our experience, consider it done

Guided by our 25 years of experience and with our expert engineering team, we are the right solution partner for all of your engineering investments in the Marine and Shipbuilding Industry.



Hipaş Hidrolik ve Pnömatik San. ve Tic. A.Ş.
İMES Sanayi Sitesi, C Blok 308 Sokak, No:16
34776, Yukarı Dudullu Ümraniye / İstanbul / TÜRKİYE
Tel: +90 216 499 40 05 www.hipashidrolik.com



Rexroth
Bosch Group

Ana Bayi

