

Fiyatlar yükselmeye devam ediyor

Meltem Suloğlu

snp@pelikan.com.tr

Ocak-Şubat 2008 aylarında 68-70 milyon dolar civarlarında satılan 2003/2005 inşa supramax kuru yük gemileri, bugün 75 milyon dolar civarında konuşuluyor. Dört ay içinde gerçekleşen bu kadar çok fiyat

artışı "nereye kadar" sorusunu akla getiriyor. Bu soruyu o kadar uzun zamandır soruyoruz ki, inanin cevap vermek çok zor.

12 000 dwt 2001 yapımı bir kuru yük gemisini mart-nisan

2007 tarihinde 14,5 milyon dolara satın alan bir müşterimiz bu hafta 30 milyon dolar teklif gördü. Tanker fiyatları da aldı başını gitti. Ocak-Şubat 2008 aylarında 150 000 tonluk 2005 inşa bir suezmax tankere

105 milyon dolar teklif vermişti bir müşterimiz. Satıcısı 110 milyon dolar istiyordu o günlerde. Bugün aynı gemiye, satıcı firma 120 milyon dolar istiyor.

Bu yükselmenin tamamı navlun marketindeki hareket-

lenmelerden mi acaba?

Yoksa freight forwarding marketi mi tetikliyor marketi? Hangisi hangisini tetikliyor çok net değil, ancak görünen o ki, yeni bir fiyat ve navlun düzleminde çalışıyor artık gemiler.

M/V GOLDEN SENTOSA
170.500 MTDW ON 17,80M
BLT 2009 DAEHAN
SHIPBUILDING-HAENAM
1 MAN-B+W 6S70MC-C 25.370
BHP
25 MAYIS 2008'DE
ALMANYA'YA 119 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V MEDI ROMA
74.255 MTDW ON 13,82M
BLT 2001 SASEBO SASEBO
1 B+W 6S60MC 12.520 BHP
13 HAZİRAN 2008'DE
YUNANİSTAN'A 86,5 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V AENAS
72.413 MTDW ON 13,55M
BLT 1998 IMABARI MARUGAME
1 SULZER 6RTA62 16.560 BHP
13 HAZİRAN 2008'DE
YUNANİSTAN'A 75 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V MAHA ROOSE
64.931 MTDW ON 12,93M
BLT 1982 HITACHI
INNOSHIMA
1 SULZER 6RND76M 14.400
BHP
GEARLESS
6 HAZİRAN 2008'DE
AVRUPALI ALICIYA 30
MİLYON DOLARA SATILDI

M/V MANDARIN SEA
57.000 MTDW ON 12,80M
BLT 2008 HANTONG SHIPYARD
1 MAN-B+W 6S50MC 11.665
BHP
C 4X35
20 HAZİRAN 2008'DE
TÜRKİYE'YE 75 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V HANGTONG SHI HULL X
57.000 MTDW ON 12,80M
BLT 2008 CHINA P.R.
MAN-B+W 6S50MC-C 7.419
KWATT
C 4X35
23 HAZİRAN 2008'DE SATILDI
M/V DELFA
53.594 MTDW ON 12,51M
BLT 2005 YANGZHOU DAYANG
1 B+W 6S50MC-C 12.889 BHP
C 4X35
16 HAZİRAN 2008'DE SATILDI
M/V DARYA GYAN
50.170 MTDW ON 11,90M
BLT 2001 MITSUI CHIBA
ICHIHARA
1 B+W 6S50MC-C 10.998 BHP
C 4X30
15 MAYIS 2008'DE
YUNANİSTAN'A 66 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V QUINN
47.665 MTDW ON 11,70M

BLT 1987 HUDONG
1 B+W 6L60MCE 9.230 BHP
C 4X15
15 HAZİRAN 2008'DE 28
MİLYON DOLARA SATILDI
M/V HULK
46.601 MTDW ON 11,30M
BLT 1995 SANOYAS HISHINO
MIZUMA
1 SULZER 6RTA52U 10.400
BHP
C 4X30
20 HAZİRAN 2008'DE SATILDI
M/V ELISE D
42.628 MTDW ON 11,22M
BLT 1985 MITSUI CHIBA
ICHIHARA
1 B+W 6L60MCE 8.420 BHP
C 4X25
15 HAZİRAN 2008'DE
YUNANİSTAN'A 30 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V DESERT EXPLORER
39.402 MTDW ON 11,00M
BLT 1985 HITACHI MAIZURU
ICHIHARA
1 B+W 6L67GBE 13.000 BHP
C 5X25
6 HAZİRAN 2008'DE 34
MİLYON DOLARA SATILDI
M/V AQUADANCE
37.705 MTDW ON 10,91M
BLT 1984 HITACHI INNOSHIMA
1 B+W 6L60MCE 8.600 BHP

C 4X25
15 AĞUSTOS 2008'DE
YUNANİSTAN'A 27 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V GEORGE LYRAS
35.730 MTDW ON 10,81M
BLT 1984 SUNDERLAND
(BS) DEP
1 B+W 6L67GFC 13.052 BHP
C 1X36, C 3X26
13 HAZİRAN 2008'DE
YUNANİSTAN'A 28,5 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V BENETE BAY
28.050 MTDW ON 9,80M
BLT 2008 WATANABE
1 MAN-B+W 6S42MC 8.361 BHP
13 HAZİRAN 2008'DE
JAPONYA'YA 55,2 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V KRYMCHAKHLAR
26.814 MTDW ON 10,40M
BLT 1980 TSUNEISHI
1 SULZER 6RND68 9.900 BHP
D 5X25
10 HAZİRAN 2008'DE ÇİN'E 9
MİLYON DOLARA SATILDI
M/V LAURADA
26.400 MTDW ON 10,38M
BLT 1982 AUSTIN & P (BS) SWK
1 SULZER 6RND68M 11.561 BHP
C 4X25
15 HAZİRAN 2008'DE 16

MİLYON DOLARA SATILDI
M/V HARTEC
26.354 MTDW ON 9,96M
BLT 1981 GOVAN (B.S.)
1 B+W 6K74EF 11.600 BHP
C 5X25
19 HAZİRAN 2008'DE 14,10
MİLYON DOLARA SATILDI
M/V AFRICAN ORYX
24.110 MTDW ON 9,57M
BLT 1997 SHANGHAI SY
1 SULZER 5RTA52 10.600 BHP
C 4X30
6 HAZİRAN 2008'DE
YUNANİSTAN'A 42 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V INDIAN CHALLENGER
23.542 MTDW ON 10,07M
BLT 1985 UWAJIMA
ZOSENSHO
1 MITSUBISHI 6UECS2L
6.250 BHP
C 2X25, D 2X25
15 MAYIS 2008'DE 22 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V PACIFIC SUN II
22.194 MTDW ON 9,92M
BLT 1981 UWAJIMA ZOSENSHO
1 MITSUBISHI 6UECS2/125H
8.000 BHP
D 4X25
6 HAZİRAN 2008'DE 11 MİLYON
DOLARA SATILDI

M/V SEA TRADER
18.737 MTDW ON 9,31M
BLT 1977 KOCHI IYUKO
1 MITSUBISHI 6UECS2/105C
8.000 BHP
D 4X25
13 HAZİRAN 2008'DE 7
MİLYON DOLARA SATILDI
M/V SVYATAYA ALEKSANDRA
18.295 MTDW ON 10,14M
BLT 1977 GALATZ
1 SULZER 6R068 7.200 BHP
06 HAZİRAN 2008'DE
YUNANİSTAN'A 6 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V ORIENTAL SUN
11.917 MTDW ON 8,36M
BLT 1978 KANASASHI
TOYOHASHI
1 B+W 8L45GF 7.050 BHP
D 1X100, C 2X12,5, D 6X10
06 HAZİRAN 2008'DE 5
MİLYON DOLARA SATILDI
M/V FENG SHENG
8.818 MTDW ON 7,39M
BLT 1978 TOHOKU SB
1 PIELSTICK 12PC2-2V-400
5.000 BHP
D 4X22
6 HAZİRAN 2008'DE ÇİN'E 3,1
MİLYON DOLARA SATILDI
M/V OCEAN BENIGNITY
8.394 MTDW ON 7,97M
BLT 1996 SHIN-A

1 B+W 6L35MC 4.560 BHP
C 2X30, D 2X25
20 HAZİRAN 2008'DE SATILDI
M/V ST FORWARD
6.912 MTDW ON 6,16M
BLT 1992 YAMANISHI
1 HANSHIN 6LF46 3.501 BHP
C 2X25
18 HAZİRAN 2008'DE RUSYA'YA
SATILDI
M/V KONOSHA
6.207 MTDW ON 4,68M
BLT 1997 KRASNOYE
SORMOVO
2 S.K.L. 8NVDS48A-3U 2.597
BHP
10 HAZİRAN 2008'DE
RUSYA'YA 7,14 MİLYON
DOLARA SATILDI
M/V CORE ASSI
4.217 MTDW ON 6,33M
BLT 1984 SANYO MUKAISHIMA
1 AKASAKA 6DM38AK 2.000
BHP
D 1X25, D 2X15
23 HAZİRAN 2008'DE SATILDI
M/V TRISTEIN
4.152 MTDW ON 5,62M
BLT 1993 SEDEF 4.568 BHP
1 B+W 6L35MC 4.568 BHP
C 2X25
6 HAZİRAN 2008'DE YENİ
ZELANDA'YA 7 MİLYON
DOLARA SATILDI

M/V HOWA 1
3.976 MTDW ON 6,30M
BLT 2007 YANGZHOU
LONGCHUAN SHIPYARD
1 NIIGATA 6M34BFT 2.200 BHP
GEARLESS
6 HAZİRAN 2008'DE ÇİN'E 6
MİLYON DOLARA SATILDI
M/V NIAGA 56
3.507 MTDW ON 5,64M
BLT 1982 NARASAKI
1 HANSHIN 6EL32 2.000 BHP
19 HAZİRAN 2008'DE SATILDI
M/V MIKAT N
2.886 MTDW ON 4,68M
BLT 1982 SİYAS KG
1 DEUTZ SBV8M628 1.800 BHP
GEARLESS
12 HAZİRAN 2008'DE 2,3
MİLYON DOLARA SATILDI
M/V MINCHEN D
2.775 MTDW ON 4,45M
BLT 1978 SİYAS KG
1 MWM T8D484-8 1.500 BHP
GEARLESS
06 HAZİRAN 2008'DE SATILDI
TWEIN
M/V MSC ANDALUCIA II
21.857 MTDW ON 11,02M
BLT 1978 GDANSKA LENINA
1 SULZER 8RND90 23.199 BHP
D 1X80, C 2X20, D 16X10
13 HAZİRAN 2008'DE 7,15
MİLYON DOLARA SATILDI

taşınması üzerinde çalışıyor. Yalnızca izinlerde gecikme oldu. Bir türlü aşılamayan teknik sorunlar var. Aslında biraz bürokraside kolaylık sağlanırsa, karayolundan taşınan LNG ve LPG turları da bu rorolarla Tekirdağ'dan Bandırma'ya gidip gelebilir. Çünkü bu tür bir taşımacılıkta denizyolu karayoluna göre daha az risk taşıyor. Tüm bunları Akport Tekirdağ Limanı'nın bu işe çok ihtiyacı var manasında söylemiyorum. Olaya bir sosyal sorumluluk projesi diye bakıyorum. Ayrıca denizyolunun daha güvenli olmasının yanı sıra daha ekonomik olduğundan söz etmeye bile gerek yok aslında ama tüm bu trafiği denize koyduğunuz zaman hepsini toplu olarak götürüyorsunuz ve toplu önlemler alıyorsunuz. Kanımca dahili ro-ro taşımacılığı hem teşvik edilmeli hem de desteklenmeli. Türk sanayicisi artık şunu bilmeli ki, yurtdışına giden bir gemi veya bir konteynere ben kendi yükümü de koyabilmeliyim. Yükü İstanbul'dan çıkarıp Mersin'den alabilmeliyim. Yani bizim lügatımızdan "dış ticaret" sözcüğünü çıkarıp tamamı ile ticaret kelimesini oturtmak lazım.

4) Akport'un Ambarlı'ya alternatif olacağı hep bekleniyordu. Şu an orada da çok önemli bir araç kargosu var. Siz bu kapasiteyi kaç yıl içerisinde tamamen Akport'a kaydırmayı düşünüyorsunuz?

Fuat Özbekli: Tekirdağ'ın Ambarlı'ya mesafesi aşağı yukarı 100 kilometre. Akport Tekirdağ Limanı Marmara'ya gelen her yüke hizmet eden profesyonel bir liman. Mesela

proje yüklerini gönderici firma açıyor internetten "Marmara'daki limanlar" diye bakıyor. Akport'u buluyor ve arıyor çünkü orada limanımızın haritada işlenmiş her türlü dokümanı var. Halen 30 ton ile 100 ton arasında değişen ağırlıklarda 7 tane vince sahibiz. Tabii firmalar bütün bunları görünce bizi seçiyorlar. Biz hem transit hem de transit proje yükleri yapıyoruz. Dolayısıyla biz bir Marmara limanı olarak dünyanın hacmine göre büyüyoruz. Ayrıca şu anda Tekirdağ'da önemli bir gelişme var. Özel depolar yapılıyor. Mevcut yükleri gümrüklü veya gümrüksüz bu depolar alıyor. Özellikle gübre, ayçiçeği ve buğday gibi ürünlerin paketleme işlemlerini yapıp piyasaya sunuyorlar. Bu yüzden demiryolu geldikten sonra onu takip eden bir yıl içerisinde limanı büyütme projemiz de var.

5) Peki insan kaynağı açısından bir sorun yaşıyor musunuz? Ayrıca Akkök Holding olarak denizcilik sektöründe farklı yatırımlar yapmayı planlıyor musunuz?

Fuat Özbekli: Bir kere altıyı olarak şu andaki insan kaynağımız çok iyi. Elemanlarımızı kendi içimizde yetiştiriyoruz. Ekiplerimiz şu anda sorunsuz gidiyor. Römorköre pilotaj hizmeti de verdiğimiz için deniz personelimiz de var. Ağır yük işlerinde ise taşıyon kullanıyoruz. Sorunun ikinci kısmına gelirsek, biz limancılıkta kalacağız. Çünkü bu konuda ihtisas sahibiyiz. Denizciliğin farklı alanları şu anda gündemimizde yok. Biz daha çok üçüncü şahısları teşvik edip onları işin içine sokmaya çalışıyoruz.

ALTAŞ AMBARLI LIMANI

1. TÜRKİYE'NİN EN BÜYÜK LIMANI

Birlikten doğan gücümüzle Türkiye'yi dünya ile bütünleştiriyoruz.

Tel: +9 0212 875 28 00 - 01 Fax: +9 0212 875 28 02

Angarya ÇITIRI Mevki, 34900, Yakupca, S. Çetince, İstanbul
E-Posta: info@altasilman.com Web: www.altasilman.com