

Avrupa Birliği'nde siyasi niyet boşluğu

Sezin Morkaya
Slaats
BELÇİKA

Geçenlerde açıklanan AB'nin 2010 Türkiye İlerleme Raporu'na baktığımızda, Avrupa Birliği ile Türkiye arasındaki ekonomik bütünleşmenin büyük oranda devam ettiğini söylemek yerinde bir teşhis olur. Fakat aynı bütünleşmenin siyasi olarak da kendini gösterdiğini söylemek cidden zor. Kaldı ki Avrupa Birliği'nde Türkiye'nin AB üyeliği konusunda siyasi niyet boşluğu şüpheye yer vermeyen bir gerçeklik ve biz bu gerçeğe her ilerleme raporunda tekrar tekrar yüzleşmeye ne yazık ki alıştık artık. Bu siyasi niyet boşluğuna bazı üye ülkelerin önyargılı kötü niyeti de eklendiğinde durum içinden daha da çıkılmaz bir hale geliyor. Fakat şunu da söylemek lazım ki Avrupa Birliği'nde genel olarak hüküm süren siyasi niyet boşluğunu sadece Türkiye ile ilgili gündeme indirgememek lazım. Bu siyasi iradesizlik kendini AB nezdinde daha pek çok alanda gösteriyor. Bunun kökeninde yatan neden Avrupa Birliği'nin halen global düzlemde güçlü, tek bir siyasi duruşa kavuşmamış olması. Zaten kuruluş itibarı ile de Avrupa Birliği ekonomik amaçlı bir birlik.

Her ne kadar AB'nin kuruluş amaçlarından biri Almanya - Fransa siyasi yakınlaşması ve 2. Dünya Savaşı sonrası Avrupa'da barışı sağlamak olsa da, birlik kömür-çelik, dolayısıyla enerji politikaları ekseninde varlığına kavuştu. Şimdilerde kömür-çelik enerji kaynağı olarak popülaritesini kaybetmişse de, birliğin ekonomi çerçevesinde tanımlanan varlığı en öne çıkan özelliği. Kaldı ki Avrupa Birliği'nin ilk olarak Avrupa ortak pazarı olarak kurulmuş olması da birliğin ekonomik tabanının öneminin göstergesi. Gerçekten de gerek gümrük birliğinin işleyişi gerekse ortak pazar alanında hukuki normların ciddiyeti bu durumu kanıtlamakta. AB'nin ekonomik entegrasyon süreci içinde Avrupa Birliği Komisyonu'nun ve yargı organının gösterdiği hassasiyet kesinlikle kayda değer. Zaten pek çok entegrasyon teorilerine göre AB Komisyonu ve yargı organı, Avrupa Birliği'nin bugüne gelişinin ve ortak pazar politikasının mimarı. Ama ekonomik alandaki bu yüksek bütünleşme oranının aynı-sını politik entegrasyon alanında görmek çok zor. Bunun en başlıca sebeplerinden biri

AB üyelerinin politik kararlar hususunda çok daha tedirgin davranması ve pek çok AB üye ülkesinin Avrupa Birliği'ni henüz politik bir birlik olarak görmek istemeye hazır olmaması. Bilindiği üzere Avrupa Birliği'nin birinci ayağını oluşturan ortak pazar uluslar üstü bir yapıya sahipken ikinci ve üçüncü ayakları - ki bunlar AB'nin ortak dış politikasını ve içişlerini ilgilendiriyor - uluslararası bir yapıya sahip. Bu yüzden bu alanlarda her üye ülkeden kendi ulusal çıkarları doğrultusunda çok farklı sesler çıkabilmekte. Üstüne üstlük üye ülkelerin sayısındaki kayda değer artışı da göz önüne alırsak, Avrupa Birliği tarafından dış politika konuları başta olmak üzere herhangi bir politik meselede ortak kararlılık ve ortak ifade görmenin çok zor olması pek de şaşırtıcı olmasa gerek.

Eğer Avrupa Birliği ciddi anlamda uluslararası alanda politik bir aktör haline gelmeyi amaçlıyorsa, ekonomik bir birlik olmanın ötesine geçip ortak, organize ve amaçları netleşmiş bir politik organ olarak hareket edebilmeli. Fakat bütün göstergeler, ki buna global düzlemdeki Avrupa Birliği'nin başa çıkması gereken finansal



baskının yarattığı daha elzem meseleler de eklenince, bu politik bütünleşmenin yakın zamanda gerçekleşemeyeceğine işaret ediyor. Bütün AB üyeleri ortak bir politik amaç ve dış politika hususunda anlaşmadıkça da Avrupa Birliği sade-

ce ortak pazar olmaya devam edip, politik birlik hayallerini ertelemek zorunda kalacak gibi ve bizler de bu bahsettiğimiz AB'nin siyasi irade boşluğuyla maalesef daha pek çok kez karşılaşmak durumunda kalabiliriz.

Marketin aşağı yönlü hareketi devam ediyor

Meltem Suloğlu

snp@pelikan.com.tr

Bu ay gündeme damgasını vuran olay Yıldırım Grup'un Fransız CMA konteyner şirketinin yüzde 20 hissesini satın alması oldu. Bir dünya devi olan CMA'da Fransız Hükümeti'nin de ortaklığı mevcut. 500 milyon dolar yatırım yapan Yıldırım Grup'un konteyner marketindeki yükseliş beklentisini çok iyi değerlendirdiğini düşünüyö-

rum. Son birkaç aydır konteyner gemilerin değerleri yükselmeye başlamıştı.

Kuru yük gemilerinde alıcıların 'bekle gör' pozisyonuna geçmesiyle birlikte satış fiyatlarında ciddi düşüşler yaşanmaya başladı. Tabii ki fiyatlardaki bu düzeltme beklenen bir durumdu. Bizce düşüş bir süre daha devam edecek. Eğer alıcysanız

ya da yeni yatırımcıysanız ve de yıl sonu vergi durumundan dolayı acil yatırım ihtiyacınız yoksa biraz daha bekleyiniz.

Yeni inşa gemilerin teslim miktarına bakıldığında 2011 senesinde kuru yük gemi fiyatlarında düşüşler bekleniyor. Amerikalı yatırımcılar milyar dolarlık fonlar oluşturdular ve de 2011 senesinde fiyatlar düş-

tüğünde yeni IPO'larla (Initial Public Offering) piyasaya girmeyi bekliyor. Biz milyar dolarlık fonların gemi fiyatlarını etkilemeye devam edeceğini düşünüyoruz. Alıcıların şu anki bekle gör politikaları alım kararına dönüştüğü an, fiyatlar yine navlunlarla orantısız bir şekilde yükselecektir. 2010 senesinde bunu yaşamıştık. 2011'de

beklenen fiyat düzeltmesinin kısa süreli olacağını düşünüyoruz. Tabii ki ekonomi, borsalar ve faiz oranları düzelse, bahsi geçen yatırımcılar başka yatırım araçlarına yönelebilir ancak şu an için denizcilik sektörü yatırımcılar için hâlâ oldukça cazip kabul ediliyor.

Aşağıda bu ay satılan gemilerin listesini bulabilirsiniz.

BULK
M/V Carpe Diem I
181.756 Mtdw on
18,23M
Blit 1985 KAWASAKI HI
SAKAIDE
1 B+W 6L80MCE 15.120
BHP
23 Kasım 2010'da 15
milyon dolara Çin'e
satıldı.
M/V BLUE
ANNAPURNA
180.000 Mtdw on
18,20M
Blit 2010 Daehan
Shipbuilding - Haenam
1 MAN-B+W 6S70MC-C
25.370 BHP

18 Kasım 2010'da
63,50 milyon dolara
Yunanistan'a satıldı.
M/V Golden Queen
176.000 Mtdw on
18,12M
Blit 2010 Jinhai Heavy
Industry Co Ltd
1 MAN-B+W 6S70MC
22.923 BHP
04 Kasım 2010'da 84,90
milyon dolara Salomon
Kg. Germany'ye satıldı.
M/V Castillo De San
Juan
173.329 Mtdw on
17,30M
Blit 1990 VEROLME DO
BRASIL

1 B+W 6L80MCE 17.346
BHP
23 Kasım 2010'da 18
milyon dolara Çin'e
satıldı.
M/V Cape Ocean
170.631 Mtdw on
17,69M
Blit 1994 MITSUBISHI
NAGASAKI
1 Mitsubishi 6UEC75LSII
21.601 BHP
27 Ekim 2010'da
25 milyon dolara
Yunanistan'a satıldı.
M/V Kwk Genesis
168.404 Mtdw on
18,17M
Blit 1996 HALLA

SAMHO
1 B+W 6S70MC 22.923
BHP
04 Kasım 2010'da
28,80 milyon dolara
Oceanbulk'a
satıldı.
M/V Songa Peak
151.418 Mtdw on
17,40M
Blit 1990 NIPPON
KOKAN TSU
1 B+W 6S70MC 16.302
BHP
23 Kasım 2010'da 20
milyon dolara Çin'e
satıldı.
M/V Pb Eagle
94.191 Mtdw on

13,40M
Blit 1992 IMABARI
MARUGAME
1 Sulzer 6RTA72 13.800
BHP
18 Kasım 2010'da
18,25 milyon dolara
Yunanistan'a satıldı.
M/V PEACE VOYAGE
93.192 Mtdw on 14,30M
Blit 2010 Jiangsu New
Yangzijiang Shbldg
MAN-B+W (6S60MC-C7)
18.436 BHP
10 Kasım 2010'da
42,50 milyon dolara
Hindistan'a satıldı.
M/V Benedetta
D'Amato

92.500 Mtdw on
14,90M
Blit 2010 Jiangsu New
Yangzijiang Shbldg
1 MAN-B+W
6S60MC-C 18.436 BHP
18 Kasım 2010'da
46 milyon dolara
Uzakdoğu'ya satıldı.
M/V Kamsar Gold
82.981 Mtdw on 14,43M
Blit 2006 Tsuneishi
Corp Tadotsu
1 MAN-B+W 7S50MC-C
13.324 BHP
27 Ekim 2010'da
41,50 milyon dolara
Yunanistan'a
satıldı.

M/V Energy Trade
77.679 Mtdw on
12,82M
Blit 1998 MITSUI
TAMANO
1 B+W 5S60MC 13.901
BHP
23 Kasım 2010'da 25
milyon dolara satıldı.
M/V Ruby Stream
76.728 Mtdw on 14,22M
Blit 2005 SASEBO
SASEBO
1 B+W 7S50MC-C
12.549 BHP
02 Kasım 2010'da
39 milyon dolara
Odyssey's'e
satıldı.

M/V Medi Rotterdam
75.735 Mtdw on
13,99M
Blit 2002 SANOYAS
HISHINO MIZ'MA
1 B+W 7S50MC-C
12.200 BHP
27 Ekim 2010'da 32
milyon dolara Hong
Kong'a satıldı.
M/V Great Century
73.747 Mtdw on 13,87M
Blit 2000 Sumitomo Hi
Yokosuka
1 Sulzer 7RTA48T
11.400 BHP
28 Ekim 2010'da 32
milyon dolara Çin'e
satıldı.