

Baltık Dry Endeks yılbaşı sonrası hareketsizlik nedeniyle 1000 puanın altına indi

Beklendiği gibi yılın ilk üç haftası gemi kiralama faaliyetleri açısından oldukça hareketsizdi. Bu süreç içerisinde Baltık Dry Endeks (BDI) 1738 puandan 862 puana inerek yüzde 50,4 değer yitirdi. BDI'da benzer seviyeler 10 yıl önce Ocak 2002'de görülmüştü, daha sonra 2002 yazında endeks istikrarlı bir artış periyoduna girmiş ve bu artış 2007-2008 yıllarının istikrarsızlık dönemine kadar sürmüştü. Daha sonra Eylül 2008'de patlak veren global ekonomik krizin etkisiyle Ekim-Kasım 2008 tarihinde bu seviyeler tekrardan görüldü. Çin yeni yıl tatil periyodu öncesinde ve süresince herkes piyasada bir hareketsizlik bekliyordu ama önceki Çin yeni yıl tatillerinin hiçbirisinde endeks bu kadar çok değer kaybetmemişti. Çin yeni yıl tatili, yük eksikliği ve aşırı tonaj arzının yanı sıra fırtınalı hava şartları da Avustralya, Brezilya ve Kolombiya'dan

Tonaj Gruplarının Günlük Ortalama TC Kazançları

	2011 yıl sonu	20.12.2012	Değişim	Değişim yüzde
BCI 4 TC:	\$27,512	\$6,688	-\$20,824	-% 75,7
BPI 4 TC:	\$13,139	\$8,131	-\$5,008	-% 38,1
BSI TC:	\$12,296	\$8,441	-\$3,855	-% 31,35
BHSI TC:	\$8,319	\$7,115	-\$1,214	-% 14,6

yapılan taşımaları sekteye uğrattı, dolayısıyla navlunlar bir de bu yüzden baskı altında kaldı. Özellikle cape-size kazançlarında çok önemli oranda gerileme oldu. Çin'in demir cevheri talebinin düşüşüyle capesize bağlantıları durma noktasına geldi. Bunun sonucunda da yılı 27.512 dolar seviyesinde kapatan Capesize günlük ortalama time charter kazançları 20 Ocak 2012 tarihine gelindiğinde yüzde 75,7'li bir kayıpla, handysize kazançlarının da altına, 6.688 dolar'a indi. Diğer küçük tonaj gruplarının kazançlarındaki kayıplar ise aynı dönemde yüzde 14,6 ila yüzde 38,1 arasında değişti.

Piyasanın Çin yeni yıl tatilinin sonu olan 28 Ocak tarihine kadar düzelemeyeceği kanaati hakim. Geçen yıl çok sayıda capesize'in hizmet dışına çıkarılmış olması Çin yeni yıl tatili sonrası bu sektör için bir ümit ışığı olarak gözüke de gelecek hakkında beklentiler bulanık. Diğer yandan, yeni hizmete girecek gemiler ve azalan yük talebinin piyasayı bir kez daha durgunluğa sokması olası olsa da aşağı gidiş hareketinin kesinlikle devam edeceğini söylemek için de henüz erken.

Capesize kazançlarında demir cevheri ticareti büyük rol oynuyor ve 100 milyon tona yaklaşan Çin'in mevcut demir cevheri stoklarının büyüklüğü

demir cevheri ticaretinin hız kazanmasına engel oluyor. İthal demir cevheri fiyatı Çin demir cevheri ithalat faaliyetinin tekrardan canlanması için önemli bir faktör. Kasım 2011'de ton başına 162 dolar olan ortalama ithal demir cevheri fiyatı aralık ayında 141,2 dolar'a düşünce Çin demir cevheri ithalatı yılın son iki ayında zirve yapmıştı.

Diğer yandan Hindistan'ın demir cevheri ihracatına uyguladığı yasak piyasanın avantajına oluyor çünkü bu sayede Çin daha uzak mesafelerden demir cevheri almak zorunda kaldığından capesize navlun fiyatları bundan olumlu etkileniyor.

Çin ekonomisindeki büyüme standart beklentilerin üzerine çıkmadıkça veya Hindistan gibi diğer bir talep artırıcı faktör rol almadıkça içinde bulunduğumuz yıl için navlun fiyatlarında sıkı bir toparlanma görülmesi zor olacak gibi.

Deniz yoluyla taşınacak yük hacmindeki büyümenin bu yıl, özellikle de demir çelik sektörü için son on yılın en düşük seviyelerinde olması bekleniyor. Bunun nedeni Çin ekonomik büyümesinin yavaşlayacağı beklentisi. Tahminlere göre 2011 yılında yüzde 9,2 büyüyen Çin ekonomisi bu yıl yüzde 8,5 büyüyecek. Buna göre Çin bu yıl geçen yıla göre yaklaşık yüzde 6 daha fazla demir cevheri ithal edecek, ama geçen yıl bu artış yüzde 11 civarı seviyelerinde gerçekleşti. Dünya Çelik Birliğinin en son yayınladığı küresel çelik talebi beklentilerine göre dünya çelik talebi 2011'de yüzde 6,5 artarken 2012'de ise yüzde 5,4 artacak. Aradaki farkların navlun kazançlarının üzerinde olumsuz baskı yapması kaçınılmaz olacak.

MARVEL DANIŞMANLIK
VE DENİZCİLİK A.Ş.
www.marveldanismanlik.com.tr

Satışlar yine değerinin altında gerçekleşti

Meltem Suloğlu

snp@pelikan.com.tr

Bu ay biraz istisnai koşullarda gerçekleşmiş bir satışla dahi olsa VLCC tanker fiyatları yeni bir dip gördü. Hong Kong'da açık artırma ile satılan 320.000 dwt'lik 2002 yapısı Samho Dream, 2010 yılında 200 gün korsanların elinde kalarak biraz yıpranmış olmasının da etkisiyle 28.3 milyon dolar'a satıldı. 10 yaşındaki bir VLCC'nin beklenen piyasa değeri hali hazırda 32 milyon dolar'ın üzerinde.

Diğer yandan Samho'nun bu gemiye 2008'de 137 milyon dolar ödemiş olduğu düşünülürse zararın boyutları daha iyi anlaşılacaktır. Samho'nun neden battığını bu talihsiz yatırımlardan anlamak zor değil.

Son haftalarda tanker spot navlunlarının ve kiralalarının artışta olduğu da bir gerçek. Ancak Suezmax, Aframax ve MR tanker piyasasında bu ay göze çarpacak kadar ortalamanın dışında bir satış gerçekleşmedi. Yine de armatörlerin nakit pozisyonlarındaki sıkıntılar çabuk giderilecek gibi görünmüyor.

Gemi değerleri, banka-

ların armatörlerin üzerine gitmesine halen müsaade etmeyince, gemilerin borçları değişik yollardan konsolide ediliyor. Böyle bir satışta 40 bin dwt'lik sırasıyla 2007 ve 2004 inşası Mount Green ve Mount Robson adlı MR tankerlerinin yüzde 70 hissesi 27 ve 24 milyon dolar rayic bedel üzerinden el değiştirdi. Normal koşullarda bu gemilerin fiyatlarının sırasıyla 25 ve 22 milyon civarında olması beklenirdi.

Ham petrol tankerlerinde bir başka dikkate değer konu ise 90'lı yıllarda inşa tankerlerin dahi hızla hurdaya gitmesi. Geçtiğimiz iki hafta içinde 91 inşası Suezmax'lar Tridonawati, Trirasa, Low Rider ve Goldwing 510 dolar/LDT'nin hemen altından hurdaya çıkartıldı. 95'li Handy tanker Anggraini'nin de 520 dolar/LDT'den hurdaya verilmiş olması yine çarpıcıydı.

Kimyasal tanker piyasası yine şaşkıncı derecede düşük fiyatlı satışlara sahne oldu. Ocean'a ait 1999 yapısı 15.500 dwt'lik Marineline kaplı Hartzi ve kardeşi Skledros açık art-

tırmayla 7.3 milyon dolar civarlarına satıldı. Türk armatörlerinin elinde fazla sayıda bulunan 12 bin dwt tankerlerin benzeri Japon inşa 13 bin dwt'lik 2009 inşa Marineline kaplı Golden Willing tankeri ise 12.4 milyon dolar'a satıldı.

2011 ve 2012 yılının en hareketli tanker segmenti olan paslanmaz gemilerin satışı hala revaçta. 2001 Japonya yapısı paslanmaz çelik tanklı kimyasal tanker Oriental Wisteria ise 10.7 milyon dolar gibi gerçekten iyi bir fiyata alıcı buldu. Bir başka paslanmaz çelik tanker satışında 12.700 dwt'lik 2000 Japon yapısı 24 tanklı Chemical Star, 8 milyon dolar'a satıldı.

Kuruyük tonajında fiyat düşüşleri hâlâ devam ediyor. Türk armatörlerinin en çok ilgi gösterdiği handysize/handymax segmentinde yeni dipler görüldü. Sea Banian 45.724 dwt 2000 Japon inşa gemi 14.25 milyon dolar'a Yunanlı alıcıya satıldı. Benzer gemiler 2011 yılı başında 21 milyon dolar'a el değiştiriyordu.

24 bin dwt 1996 Japon

inşa markette satılık olan gemilerin armatörleri 8 milyon dolar seviyelerini talep ediyorlar.

Calliroe Patronica ve kız kardeşi Olympic Melody 29.600 dwt 1985 inşa gemiler 5,25 milyon dolar'a, Suriyeli alıcılara satıldı. Bu gemilerin kondisyonlarının oldukça iyi olması marketin üzerinde satılmalarını sağladı.

Panamax tonajında B. Asia 70.424 dwt 1990 inşa vinçli gemi 7,3 milyon dolar'a satıldı. Kız kardeşi B. Indonesia aralık ayında 7,85 milyon dolar'a satılmıştı. Erken 90'lı Capesize'lar ise halen hurda fiyatlarının çok az üzerinde satılıyor.

Yeni inşa piyasalarına kısaca bakacak olursak, siparişlerde bir yıl öncesine göre ciddi düşüş görülüyor. 2011 sonu itibarıyla 10 bin dwt ve üstü 100 tanker ve 330 kuruyük tipi gemi siparişi verilmiş. 2010 yılı sonu itibarıyla bu rakamlar neredeyse 3 katı idi. Bu talep daralmasıyla fiyatlar da tarihi dip seviyelerinde geziyor. Sadece birkaç ay önce Çin'de görülen fiyat-

ları Kore tersaneleri kote etmeye başladı. Handysize, Supramax ve Ultramax tipi gemilerde büyük fırsatlar var.

Son olarak Koster tipi gemilerde hurdaya çıkışlarının hızlı olduğu bir ay geçirdik. Satışı piyasalara duyurulan neredeyse her 3 kosterden 2'si hurda haberi idi. Normal satışlara bir örnek Norveçli alıcılara 2,85 milyon dolar'a satılan 2000 yapısı 4.750 dwt'lik Lone Bres gemisi. Bu gemi eylül başında piyasaya ara surveyden geçmiş fakat "laid-up" olarak çıkmıştı ve ilk piyasaya çıkış fiyatı 3,2 milyon euro'ydu. 1998 yapısı büyük kreynli ve iyi durumda olduğu anlaşılan 3400 dwt'lik BBC Gibraltar gemisi ise 4 milyon dolar'a Asyalı alıcılara satıldı. Bu fiyatta geminin özelliklerinin ve durumunun etkisi büyük. Nehir tipleri özellikle buz klaslysa ve düşük su çekimine sahipse prim yapmaya devam ediyor. Böyle bir gemi olan 3,2 metre su çekimli 3,100 dwt'lik 93 yapısı Persey 1,4 milyon dolar'a Rus alıcılara gitti.