

2016 gemi el değiştirmelerinde enteresan bir yıl olacak



Bridge S&P Genel Müdürü
Şendoğan Göksu



Sektör, içinde bulunduğumuz senenin ilk bir buçuk ayını geçtiğimiz sene gibi ne yazık ki düşüşlerle geçirdi. Geçmişin referans alınmasıyla da gelecek hakkında pek de iyimser sonuçlara varmıyoruz ya da bu seviyelerden olabilecek dönüşlerin ileriki günlerde ne kadar sektöre yeterli gelebileceği tartışma konusu.

Bu iniş çıkışlar farklı fırsatları da şanslılıkları da beraberinde getiriyor

Bu sektörde oyun her ne kadar güzel kurulsun, planlar ne kadar iyi yapılırsa da kırılğan ve hassas dünya dengelerinde öngörülemeyen pek çok etken bulunmaktadır. Bu da doğal olarak oyuna yeni oyuncuların dahil olmasına ya da ayrılmasına sebep oluyor. Fakat bazı firma ve yatırımcılar için belki de sektörün güzel olan tarafı bu değil mi? Bu kadar iniş çıkış farklı fırsatları da şanslılıkları da beraberinde getirmekte. Bu açıdan baktığımızda 2016 gemi el değiştirmelerinde enteresan bir yıl olacağına benziyor. Bir yanda filosunu bu fırsatla gençleştiren firmalar diğer yanda

mevcut durumunu muhafaza etmeye çalışan fakat imkansızlıklar sebebiyle bazen de satarak küçülen firmalar var. Yine de özellikle finansa ulaşabilen ya da uygun bir bütçe ile riske atabilecekleri miktarı ellerinde tutan armatör ya da yatırımcının, geçmişte olduğu gibi piyasada gemi arayışında bulunacaklarına eminim. Hatta bunu gelen taleplerle bire bir yaşıyorum.

Mevcut sıkıntılara rağmen ülkemizde belli ölçekteki gemilere yatırım yapmak isteyen firmalar bulunmakta, son satış raporları veya satışını bizzat yaparak bildiklerimiz de bunları destekler nitelikte. Bu bahsettiğimiz yatırım yapılabilir tonaj koster! Bu segmentteki gemi değerlerinde yaşanan kayıpların, oranlama yapılırsa da büyük tonaj gibi olmadığını görüyoruz. Tabii ki bu tonajda da piyasaların kötü ve öngörülemez olması taleplerin hemen gerçekleşmesine ya da kararlı hale gelmesine mani olmakta yani yukarıda yazılanlar ile çelişmemesi açısından belirtiyorum ki, her ne kadar talep olsa da yatırımcılar için soru işaretlerinin böyle bir markette

nusunda hemfikir (bu mesele bir başka yazıda ele alınabilir).

Büyüme Çin'e rağmen ağır aksak olsa da halen mevcut

Fakat her ne kadar bütün bu olumsuzluklar yaşansa da dünya ekonomisinde anlam verilemeyen bir şeyler oluyor. Büyüme Çin'e rağmen ağır aksak olsa da halen mevcut. Emtiaların bu kadar gerilemesi, kurdaki dengesizlikler ve malum jeopolitik riskler ticarete alışveriş iştahını kaybettiriyor. Özellikle alınan-satılan bir malın (her ne olursa) akabinde düşüşler yaşanması doğamız gereği geri adım atmamıza ve emin olmadan bir sonraki hamlemizi yapmamamıza sebep oluyor. Herkesin yüzünü güldürecek dengelerin bir an önce gelmesini dileğiyle tüm üye ve armatörlerimize bol kazançlar dilerim.

Son zamanlarda bildiğimiz güncel satışların bir kısmı:

-Addi L 4555 DWTS 1995 German built committed 1,55 Euro

-Hertfordshire (2500 DWT, 1995 Slovene built)-Euro 1,2 Mil bss del. Fresh sale

-Pamir (3000 DWT, 1994 Slovene built)-Sold to Danish Buyers at Euro 1,3 Mil in November 2015

-Neptun (3200 DWT, 1998 Slovene built)-Sold at Euro 1,55 Mil in November 2015

-Faaborg (3500 DWT, 2x35T Gears, 2004 Slovene built)-Sold at mid 3 Mil USD to Buyers from India in February 2016

-Apollo Lupus (4300 DWT, 2002 Russia built)-Sold at Euro 1,5 Mil to Russian Buyers bss del prior DD due.

-Bornholm (4500 DWT, 2008 Netherlands built)-Sold at Euro 4,15 Mil to German Buyers

-Nicola (5000 DWT, 2000 Netherlands built)-Sold at Euro 1,85 Mil with SS/DD due to German Buyer

-Transbrilliant (5500 DWT, 1997 Netherlands built)-Sold at Euro 2,05 Mil to Baltic Buyers

-Flinterzee and Flinterhaven (6250 DWT, 1997 Netherlands built)-Sold at USD 2,1 Mil to Turkish Buyers each

-Sci Nicole 7.600 DWTS 2009 Çin 3,25 Euro Estonian Buyer

-Fehn Sky 4211 dwts 1997 built 1,6 Euro German Buyer

-Jolie Brise 3475 DWTS 2006 3,2 Euro Belgium Buyer

-Nordica (3700 DWT, 1998 built Slovene "Komarno Type)-Sold at Euro 1,8 Mil to Baltramp from -Poland end of 2015

-M/V Emssun and Emssky (6250 DWT, 2011 India built)-Committed presently at Euro 4,9 Mil each from German Buyers to German Buyers

bulunmaması mümkün değil.

Hurda yaşının 15'lere kadar gerilemesi pek de uzak değil!

"Handy" ya da üstü tonajlarda ise geçen senelerde görülen satış rakamları neredeyse %70-80'lere varan oranlarla gerilemiş vaziyette. Örneğin tersanecilikte, son zamanlarda geleneksel Japonların aksine "eko tip" gemileri öne çıkaran ve iyi fiyatlarla, çoklu alımlarda bunu pazarlayan, bu sebeple de dominant hale gelmiş Çin gibi bir ülkenin gemi arzı maalesef devam etmekte. Geçtiğimiz yıl 10 milyon USD'lerden alışverişi yapılan, yaşları 90'ların sonunda olan "Handy" gemiler 2 milyon USD'lere kadar geriledi. Yine Çin'in çelik dampingi sayesinde uzun zamandır düşen hurda Hindistan, Pakistan ve Bangladeş'te (Subcontinent ülkelerinde) 230'lu rakamları gördü. Aliğa'nın bu ülkelerle aradaki farkı iyice kapanmış durumda. Burada da alımlar gemi durumuna (yapım yeri, tipi vs.) vabeste 150 ila 155 USD'lerde, bu tonajlarda yukarıda ya-

zılanlar doğrultusunda anladığımız hurda yaşının 15'lere kadar gerilemesi pek de uzak değil!

Bu arada Avrupa bankaları satışlara daha yatkın bir yıla girdiği sene başından beri banka baskısı ile satışların gerçekleştiğini görüyoruz. Özellikle bilançolarını ve varlık değerlerini yılbaşı itibarıyla tekrar ele alan bankalar, zaten diğer sektörlerle nazaran çok büyük karlar getirmeyen gemi finansmanı ile mevcut finansmanda buldukları gemileri satmakta geçmiş yıllara oranla çok daha istekliler. Geçen seneler istemeyerek de olsa sürdürmeye çalıştıkları ve ümitle piyasaların "öngörülebilir" seviyeye dönmesini beledikleri sabır, gitgide azalmış duruyor. Diğer taraftan kosterde alım yapmak için kendi bölge insanlarımızla girdiğimiz rekabetlere artık Avrupalı armatörlerin eklendiğini görüyoruz. Sebebi tabii ki hep dile getirdiğimiz bu tonajda yeni inşanın olmaması. Sanırım artık Avrupalı armatörler de uzun zamandır kapalı olan tersaneleri ile ikinci el koster tonajında aktif olma ko-