



TURKEY: NOW A GLOBAL PLAYER

TÜRKİYE ARTIK GLOBAL OYUNCU

HALİS ÖZTÜRK



“Bunların hepsinin altından kalkar Türkiye. Zaten vahim bir durum olursa, yalnız Türk denizciliğinde değil, tüm dünyada büyük sıkıntı yaşanır ki, esas sorun bu. Doların biraz sanal seyrettiğini düşünüyorum. Birdenbire %30-40 değer kaybetmesi durumunda denizcilik de etkilenir.”

“Turkey is capable of coping with all these issues, but the essential problem is that if a fatal incident occurs, it would not only constitute trouble for the Turkish maritime industry but for the whole world. I think that the Dollar exists some kind of virtual. The maritime industry would also suffer if it had suddenly lost value for 30-40%.”

Şu anda TÜSİAD Başkan Yardımcılığı ve Parlamento İşleri Komisyonu Başkanlığı görevlerini sürdüren Pekin Baran, Türk denizcilik sektörünün duayenlerinden olduğu kadar, Türk iş insanları arasında da saygın bir isim. İMEAK DTO yönetim kurulu eski başkanlığı ve TÜDEV yönetim kurulu kurucu başkanlığı gibi sıfatlara da sahip olan, Denizcilik A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Baran ile; Türk Denizcilik sektörü, denizcilikde trendler ve finans konuları hakkında detaylı bir söyleşi yaptık.

Pekin Baran, who presently continues also with his duties as the Assistant Chairman of TÜSİAD (Turkish Industrialists' and Businessmen's Association) and Chairman of the Council of Parliament Affairs, is not only one of the veterans of the Turkish maritime industry, but also a respected name among the businessmen in Turkey. We made a detailed interview with Baran, Chairman of the Board of Directors of Denizcilik A.Ş., owning also the titles of former Chairman of the Board of İMEAK



Özellikle son yıllardaki düşüş ve arkasından gelen yükselme sonrasında sektörün genel bir değerlendirmesini yapar mısınız?

Ben ikinci jenerasyonum, rahmetli babam Hayri Baran hep şöyle söylerdi: "Cebelitarık'tan dışarı çıkmış kaptana şapka çıkartılır". Dolayısıyla uzun müddet çerçeve çok dar oldu, zaten imkanlar da o nedenle dardı. Son yıllarda Türkiye dışında dahi uluslararası taşımacılığın kazandığı, yepyeni bir boyutla karşı karşıyayız. 4-5 yıl öncesine kadar günde 10 bin dolar navlun elde ederseniz bu fevkaladeydi. Şimdi ise çok düşük. Denizcilikteki arz ve talep dengeleri Çin'in birdenbire büyümesiyle değişti. Çin'in böyle ani büyümesinin elbette nedenleri var. Öncelikle, Amerikan mali politikası değişti. Bunun en belirgin özelliği, faizler %1'e indi ve talep potansiyeli müthiş arttı. Artan talep potansiyeli de Amerika'yı dünyanın tek talep merkezi haline dönüştürdü. Bu, rekabet avantajı olan Çin'in çok işine yaradı. Amerika faizleri düşürdü, talebi arttırdı ve mala, gayrimenkule hücum başladı. Bu bizim tanıdığımız bir tablo; cari açık, bütçe açıkları, dış ödemeler dengesi açıkları fırladı. Açıkları kapatmak için devlet tahvilleri arttı, bunları da Çin ve Japonya aldı. Böyle olunca Çin'de büyük bir patlama oluştu. Özellikle hammadde fiyatlarında, petrol ve maden cevherinde, bildiğimiz patlamalar yaşandı. Çin, demir çelik sanayisini inanılmaz boyutta genişletti ve bunun için gerekli olan demir çelik alımlarıyla beraber yük sirkülasyonu korkunç ölçüde arttı.

Türk Denizcilik sektörü de bunu çok iyi yakaladı. Muhtelif unsurlar yanyana geldi. Hem gemi işletmeciliğinde, hem de yurt dışı ve yurt içi gemi inşada inanılmaz bir beceri kazandı. Bunda ikinci ve üçüncü jenerasyonun büyük bir katkısı oldu.

Türkiye'de de son dört yılda ekonomik alanda devrim oldu. Türkiye Cumhuriyeti'nde ilk defa bütçe faiz dışı fazla verdi ve vermeye devam ediyor. Yani bir mali disiplin ve siyasal istikrar oluştu. Bunlar çok önemli faktörler. Böyle olunca Türkiye'de de bir patlama yaşandı. Neticede, son dört yıl içinde ortalama %7.5 büyüme hızı yakaladık. Şu anda fert başına düşen gelir 5,000 doların üzerine çıktı. Bütün bunlar birbirlerini destekleyici unsurlar oldu.

Buradaki fevkalade gelişme, denizcilik sektörünün artık bambaşka bir sathaya gelmiş ve ilerlemesini de bu sathıtan yapacak olmasıdır. Türk denizciliği artık 10-15 sene önceki Türk denizciliği değildir. Artık uluslararası bir oyuncu olabilecek kıvama gelmiştir ve bu ivme kaybolmayacaktır.

Özellikle son zamanlarda navlun fiyatlarının iyi olması dolayısıyla armatörlük şirketleri çok ciddi kazanımlar elde etti. Bazıları bunu denize yatırım yaparak, bazıları farklı alanlarda değerlendirdi. Sektör dışından da denizcilğe yatırım yapanlar arttı. Kazananlar ve kaybedenler doğrultusunda ne söylemek istersiniz?

Kiminin kazanması, kiminin kaybetmesi işin dinamizmini gösterir. Aksi de düşünülemez zaten. Her meslekte yeni girenler, başarılı olanlar ya da olamayanlar var. Önemli olan, mesleğin kendisinde ortak bir birikimin oluşup oluşmadığı. Burada oluşuyor. Bu mesleğin hadiselerine olan hakimiyeti arttı. Bu değer herkesin işine yarayacak nitelikte, ama herkesin de muvaffak olacağı anlamını taşıyor.



Pekin Baran

Chamber of Shipping and Founding Chairman of the Board of Directors of the Turkish Maritime Education Foundation (TUDEV), about the Turkish Maritime Industry, the trends in the maritime industry and on financial matters.

Would you make an overall assessment of the industry especially after the fall in recent years and the following rise?

I am of the second generation and my father Hayri Baran used to say: "You should raise your hat to a captain who succeeds in going beyond Gibraltar". Consequently, the frame was too tight for a long time, and the possibilities were spare just because of this. In the last years, we face a brand new dimension that not only Turkey, but even the international maritime industry has acquired. 4 to 5 years ago it was a good business if you had obtained daily freight of 10 thousand dollars. Now this figure is too low. The balance of supply and demand in the maritime industry has changed due to the sudden growth of China. There are surely reasons for that sudden growth of China. First of all, the US financial policy has changed. The most significant characteristic of this is that the interests decreased by 1% and the demand potential increased a lot. The increasing potential of demand turned the USA into the sole center of demand worldwide. This was for the very benefit of China, which has had advantage in competence. The USA lowered the interests, raised the demand and thus, rush to properties and real estates have started. The view that we are familiar with came out and current account deficits, budget deficits as well as the external deficits skyrocketed. Treasury bonds increased in order to reduce the deficits and China and Japan have bought these. And thus, a big bang happened in China. The known explosions have been recorded especially in the raw material prices, in crude oil and mineral ore. China has incredibly expanded its iron & steel industry and the cargo circulation has tremendously increased together with the required iron-steel purchases.



Size göre son zamanlardaki bu piyasadan Türk deniz ticaret filosu yeterince faydalanıp büyüyebildi mi? Özellikle ikinci sicil ile birlikte filonun daha da büyümesi beklenirken, Türk Bayraklı filo küçüldü. Bu konuda neler söyleyebilirsiniz?

Maalesef Türkiye’de hala büyük bürokratik engeller var. 1980’li yıllardan itibaren bununla da çok uğraştık. Fakat Türkiye’nin çok büyük bir hastalığı bu; bürokratik sorunlar halledilemiyor. Halledildiğini zannediyorsunuz ama aradan 5-10 yıl geçiyor, bakıyorsunuz ki aynı. Şu bir gerçektir ki; Türkiye, ister üçüncü sicil olsun ister beşinci sicil olsun, zaten armatörlüğün esasında olan serbest hareket özelliğini tanıyamazsa bu iş olmaz. Ancak karşı karşıya kaldığımız zaman mevzuatın ne olduğunu öğreniyorsanız, yatırım yapmadan önce biraz düşünürsünüz. Uluslararası denizcilikte en önemli etken, temel istikrar ve rekabet ortamının muhafazası. Akşamdan sabaha vergiler katlanıyorsa bu iş olmaz.

Denizcilik Müsteşarlığı’nın sektörle iyi bir iş birliği içerisinde olduğunu biliyoruz, sektörün çoğu taleplerini yerine getir-meye çalışıyorlar. Ama hala sektörde arzulanan gelişme sağlanamıyor. Peki acaba sizce, hükümet mi yeterince hızlı davranamıyor?

Burada hepimiz hep aynı yanlış anlamaya düşüyoruz. Ben Türkiye’de esas iktidarın bürokrasi olduğuna inanıyorum. Bu hükümet şimdiye kadar olanların içinde denizciliğe en olumlu yaklaşanı. Mesele bürokratik mekanizmaya hakim olmak ve mesleğin gerektirdiği temel serbesti alanını daraltmasına müsaade etmemek. Bu devamlı takip isteyen bir olay. Çünkü iki ayrı gezegen söz konusu ve bir gezegenden diğeri kontrol etmeye çalışıyorsun. Buna mani olmamız lazım. Eskiden çok daha vahimdi, bir gemi alabilmek için devlet kararına ihtiyaç olduğu zamanlar oldu. Yeni başladığımız dönemlerde, ilk aldığımız gemilerin kredi mukaveleleri için mutlaka bakanlıktan, aslında bakanın kendisinden onay almamız lazımdı. Maliye Bakanı’nın kapısının önünde günler geçirdim. Artık Türk denizciliği, paraysa, parayı her yerde bulabilir. İş yaparsa, gemi almaksın, gemi sipariş etmeksün, hukuksa bunları kendi fevkalade iyi hallediyor. Bu beceri var ama bir tek şey var ki o da şöyle açıklanabilir: “Gölge etme başka ihsan istemem”. Bizim tek sorunumuz gölge.

The Turkish Maritime Industry has snapped at this chance very good. Besides, various factors have arisen side by side. It has acquired an incredible know-how both in ship operating and shipbuilding business internally and externally. The second and third generation has made a great contribution to this.

Turkey has encountered a revolution in the field of economy in the last four years. It was the first time in the Republic of Turkey that the budget recorded primary surplus and it continues to do so. This means that a financial discipline and political stability has been achieved. These are very important factors. Consequently, Turkey also experienced a boom. As a result, we have caught an average speed of growth of 7.5% in the last four years. Presently the income per person exceeds 5.000 dollars. All these are codependent factors.

The remarkable development here is that the maritime industry has reached a totally different level now and that it will make its advances from this new level. The Turkish maritime industry is not on that point that it used to be 10-15 years ago. It has obtained the shape to play in the international arena and this acceleration will not get lost.

Especially due to the fact, that the recent freight charges are on a fair level, shipping companies have obtained serious acquisitions. Some of them used these advantages for investments in shipping, while others utilized them in other fields. The number of those from outside of the business who have made investments in the maritime industry has also increased. What would you like to say with respect to the winners and the losers?

The fact that some win and some lose shows the dynamism in the business. The contrary is anyway out of question. In every profession you can see newcomers, winners and losers. The point is, whether there is a common build-up in the profession itself. It is the case here. The sovereignty of this profession on the events has increased. Such value has the stuff to be useful for anybody but it doesn’t mean that everybody will be successful.



Maalesef Türkiye'de hala büyük bürokratik engeller var. 1980'li yıllardan itibaren bununla da çok uğraştık. Fakat Türkiye'nin çok büyük bir hastalığı bu; bürokratik sorunlar halledilemiyor.

Unfortunately there are still sweeping bureaucratic obstacles in Turkey. Since the 1980s we have struggled with these obstacles even harder. But this is a very serious conflict in Turkey; bureaucracy problems are merely impossible to be solved.

Yabancı finans kaynaklarının Türk denizcilik sektörüne bakış açıları oldukça değişti. Bu konuda ne düşünüyorsunuz?

Türkiye'deki armatörler ve tersane sahipleri uluslararası finans sektöründe de beceri kazandılar. Şunu da kabul etmek lazım, Türk armatörü bir iki tane örnek hariç, aldığı paranın geri ödemesinde kusur etmedi. Bu nedenle Türk armatörünün seceresi oldukça temiz. Diğer yandan bankalar açısından da denizcilik sektöründe bu dinamizmi bulabilecekleri ülkeler de pek fazla değil. Bence bütün bunlar mantıksal bir çerçeveye içine oturabilecek gelişmeler. Bunların hepsinin altından kalkar Türkiye, esas sorun, vahim bir olay olursa, yalnız Türk denizciliği için değil, tüm dünya için büyük sıkıntı olur. Bence dolar biraz sanal yaşıyor. Birdenbire %30-40 değer kaybetmesi durumunda denizcilik de etkilenir.

Sizin hem işadamlığı tarafınız hem de TÜSİAD'da ciddi faaliyetleriniz var. Genel anlamda baktığınızda farklı alanlarda yatırım yapmak isteyen iş insanlarına denizcilik sektörünü öneriyor musunuz?

Muhtelif sektörlerde yatırım yapmak isteyen ve elinde imkanları olan müteşşebbisler için denizcilik düşünülebilecek bir sektör. Sektöre yeni girenler de çok başarılı olabiliyorlar. Son 4-5 senelik sonuçları görenler denizciliğin cazip bir alternatif olduğunu düşünüyorlar. Ama bu tek başına çok yanıltıcı, çünkü bizim meslekte piyasa koşulları fazlasıyla renkli.

Dolayısıyla tüm dünyayı ve ülkeyi çok ciddi anlamda takip etmek lazım...

Elbette. Çünkü mürettebat sevk ve idaresi hariç, denizciliğin hiç birşeyi %100 Türk değil. Birincisi parası. Türkiye'den kredi alıp da 100 milyon dolarlık gemi yatırımı yapan yok. İkincisi, sigorta. Üçüncüsü hukuk. Hukukun yüzde yüzü İngiliz'dir. İngiliz İmparatorluğu'nun hala tekeline kaybetmediği ender sektörlerden biri deniz hukuku ve sigortadır. Bu mesleğin esası salt milli değildir, mesleğin esası uluslararasıdır. Fenikelilerden beri denizcilik hep uluslararası oldu. Bu aynı zamanda bir avantajdır çünkü olaylara geniş bir vizyondan bakmanızı sağlar. Ama bir bakıma da sizi esir alır, birkaç yere yatırım yapıp büyük bir holdinge dönüşemezsiniz. Yani o cazibenin siz farketmeden sizi esir alan tarafı var.

Do you think that the Turkish merchant marine fleet has sufficiently benefited and encountered growth from this market in recent years? To be more specific: it had been expected that, together with the second register, the fleet will even grow higher, but the fleet with the Turkish Flag has shrunken. What could you say with this respect?

Unfortunately there are still sweeping bureaucratic obstacles in Turkey. Since the 1980s we have struggled with these obstacles even harder. But this is a very serious conflict in Turkey; bureaucracy problems are merely impossible to be solved. You think that you have solved them but 5-10 years pass by and you see that nothing has changed. This is a fact: If, regardless whether in the third generation or in the fifth, Turkey fails to recognize the ability of free movement which is fundamental to shipowning, this business won't work. Only if you learn what the rules are when you are faced with them you get the chance to think it over before you make any investments. The most important factor in the international maritime industry is the conversation of basic stability and the competitive atmosphere. If taxes multiple overnight it won't work.

The point of view of foreign finance sources towards the Turkish maritime industry has changed significantly. What do you think about this?

The shipowners and owners of shipyards in Turkey have also gained know-how in the international finance sector. We must accept this: the Turkish shipowners have never failed in the back payment of the money they borrowed, except for one or two examples. Therefore the case history of the Turkish shipowners is quite clean. On the other hand, the number of the countries where the banks could find this dynamism in the maritime industry is not very high. In my opinion, these are all developments which can be achieved within a logical frame. Turkey is capable of coping with all these issues, but the essential problem is that if a fatal incident occurs, it would not only constitute trouble for the Turkish maritime industry but for the whole world. I think that the Dollar exists some kind of virtual. The maritime industry would also suffer if it had suddenly lost value for 30-40%.

You have both a businessman side and important duties at TUSIAD. In a general context, would you recommend businesspeople who wish to make investments in different areas to enter the maritime industry?

For entrepreneurs who desire to invest in miscellaneous businesses and who have the necessary facilities, the maritime industry is quite a sector to be thought of. Newcomers to the industry can definitely be successful. People who see the results of the last years think that the maritime industry is an attractive alternative. But this is very misleading, since the market conditions in our profession are most colorful.

Consequently it is recommended to follow-up the whole world and the country very seriously...

Of course: Because, except for the forwarding and the management



Türkiye'deki finans kuruluşları yeterli değil ama, özellikle son zamanlarda yabancıların Türk bankaları satın almasıyla birlikte daha büyük yatırımlar için, daha rahat finansman sağlanabilir mi?

Bu aslında çok ayrıntılı bir konu. Örneğin Türkiye'de bir bankaya gittiniz ve kredi istediniz. Eninde sonunda alacağınız cevap "Bizim deniz kredisi veren merkezimiz, mesela Belçika'dır" diyecek. Çünkü bu özelliği olan bir kredi türü olduğundan, yalnız finans değil, hukuk becerisi de ister. Burada her sektöre kredi vermek üzere gelen uzmanlar, denizciliğin gerektirdiği salt beceriye sahip değildirler. Çünkü ayrı bir uzmanlık isteyen bölümleri nihai kararı verir. Bu da genellikle burada değildir.

Geçmiş yıllarda filo kuru yük ağırlıklıydı, az sayıda tanker vardı. Son zamanlarda tanker sayısında artış oldu. Önümüzdeki yıllara yönelik beklentiniz nedir?

Bir görüşe göre, ileride iki tip gemi olacak; konteyner ve Capesize. Çünkü aradaki tonaj konteynere kayacak. Tabii bu o kadar da kolay değil, farklı yatırımları gerektiriyor. Ama ortada bir trend olduğu da mutlak. Yani her gemi tipinde tonajlar azalmıyor, artıyor. Ama bu, piyasa açısından belli yerleri de boş bırakmış oluyor. Bu artış trendi sonunda dünyada kruvaziyer gemilerin dışında yalnız iki tür gemi bırakacak şekilde mi olur, benim bazı tereddütlerim var. &

of the crew, nothing in the maritime industry is 100% Turkish. First of all, the money in this business: there is no one who invests in ships after raising a credit of 100 million dollars from Turkey. Secondly, insurance. The third point is the law: Hundred percent of laws is English. One of the rare sectors in which the British Empire has not lost its monopoly is the maritime law and insurance. The basis of this profession is not pure national, but international. Shipping has always been international since the Phoenicians. This is at the same time advantageous because it helps you to look at the events from a wide spectrum. But in some sense, it also captures you; you can not convert to a great holding company by investing in a number of businesses. This means that this fascination has something that takes captive of you.

In the past years, the fleet consisted predominantly of dry cargo vessels and there were a few tankers. An increase in the number of tankers has been recorded recently. What is your expectation for the coming years?

According to one view, two types of ships will exist in the future: Container and Capsize ships. Because, tonnages between these will drift towards container ships. Of course, this is not very simple, it requires various investments. But it is a fact that a special trend exists. It means that the tonnages at every type of ship do not decrease, but increase. But at the same time, this trend leaves specific spaces blank. I have some doubts regarding the question if at the end of this growth trend there will exist only two types of ships in the world except for cruise ships. &