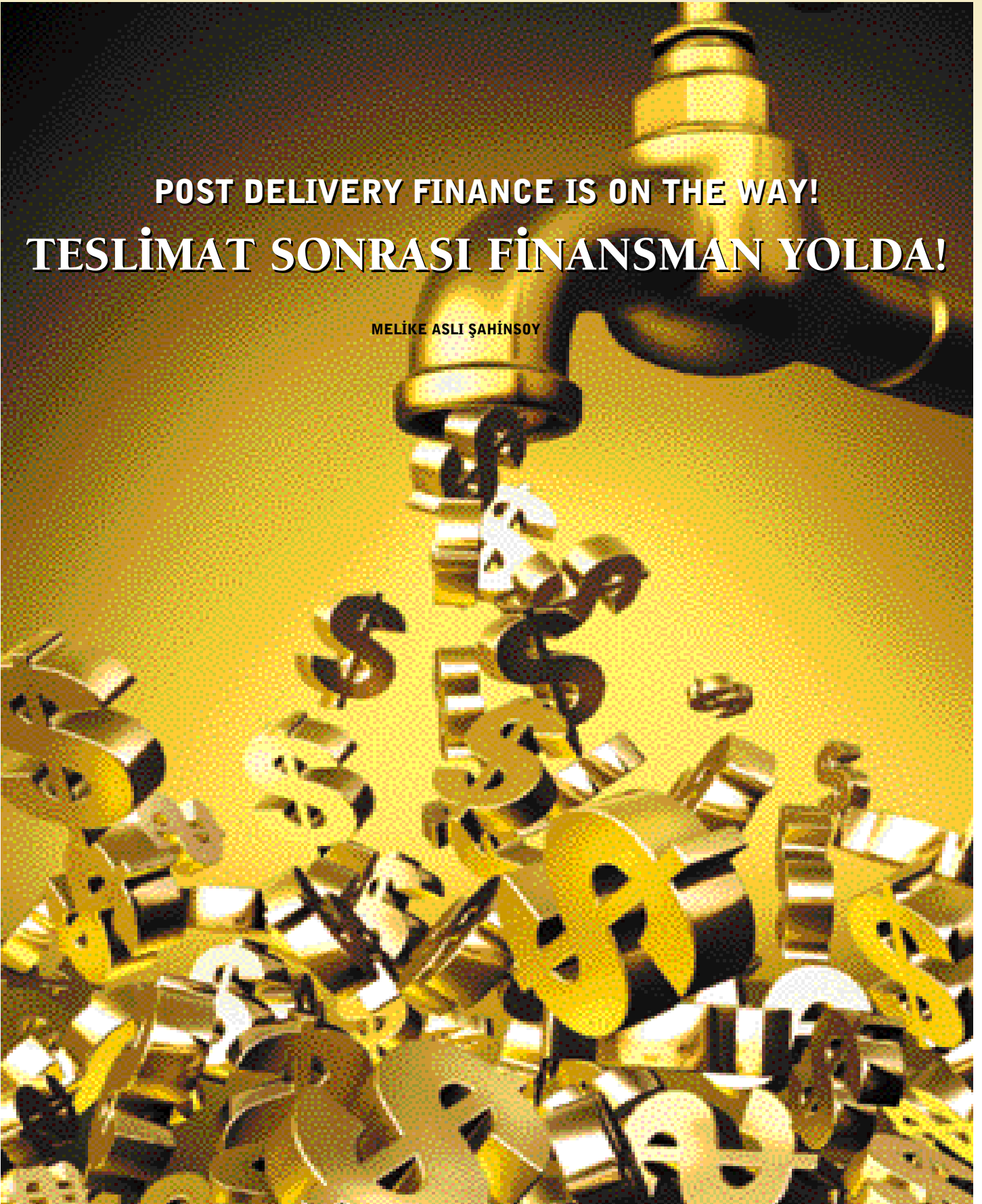




POST DELIVERY FINANCE IS ON THE WAY! TESLİMAT SONRASI FİNANSMAN YOLDA!

MELİKE ASLI ŞAHİNSOY





“45 gün önce Türk tersanelerinin sipariş defterinde toplam 423 gemi bulunuyordu. Bugün, daha 2 ay bile geçmeden sipariş defteri 528 gemiye çıktı!”

“Forty-five days ago the Turkish shipyard orderbook stood at 423 vessels. Today not even two months later that order book stands at 528!”

4 Yıllık Marine Money İstanbul Gemi Finansı Konferansı 12 Nisan 2007 tarihinde Swissotel-The Bosphorus’da yapıldı. Konferansın ana sponsoru Geden Lines’dı. Konferansa gün boyunca sunum yapanlar dahil olmak üzere yeni bir rekor olan 250 kişinin katıldığı bildirildi. Bu kişilerin yaklaşık 90’ı armatör ve temsilcilerinden, 68’i bankacı, finansçı ve dünyanın dört bir tarafından gelen profesyonellerden oluşuyordu. Konferansa ayrıca, bölgesel yayınlarından toplam 17 basın temsilcisi de katıldı.

Konferansın organizatörleri Mia Jensen ile Kevin Oates tarafından yapılan açılış konuşmalarının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan 4. Marine Money İstanbul Gemi Finansı Konferansı’nı, Türk denizcilik dünyasının olağanüstü gelişimi ve sağlığı ile ilgili güzel bir haberle açtı.

Yeni inşa istatistiklerini dinleyicilere aktaran Kalkavan, 45 gün önce Türk tersanelerinin sipariş defterinde toplam 423 gemi bulunduğunu, bugün, daha 2 ay bile geçmeden sipariş defterinin 528 gemiye çıktığını söyledi. Bu siparişlerin 91 adedi yabancı armatörler tarafından verilirken, 215’i Türk armatörler tarafından verildi. Ayrıca 222 adet de spekülasyon siparişi bulunuyor. Gemilerin 227 adedinin tanker olduğuna dikkat çeken Kalkavan, toplam değerinin 7 milyar dolara ulaştığını, 6 yıl önce siparişlerin toplam değeri sadece 400 milyon dolar civarında olduğunu belirtti. Bu rakamların konferansın açılışına kattığı heyecan, Türk armatörlerin ülke dışındaki tersanelere 131 gemi siparişinin olmasıyla daha da güçlendi. 36 dökme yük gemisi ve 69 tanker siparişi, ilave bir 5.5 milyar dolara karşılık geliyor.

Kalkavan, halen denizde bulunan Türk filosunun yüzdesi olarak, yabancıların verdiği siparişlerin, Yunanistan’inkinden bile daha büyük olduğuna dikkat çekti. Bu yükselişin durdurulamaz olduğunu vurgulayan DTO Başkanı, 58,000 dwt dökme yük gemisi ve 180,000 dwt capesize inşa eden Türkiye’nin artık küçük bir gemi inşa ülkesi olmaktan çıktığını söyledi.

Piyasanın genel görünüşü hakkında bilgi veren Clarkson Securities Ltd. Yük Türevleri Unsuru Masası Üyesi Vassilis Karakoulakis, denizcilik ve kağıt piyasası hakkında bir sunum yaptı. Konuşmasında Çin’in büyümesine ve çelik üretiminde önde gelen konumuna dikkat çeken Karakoulakis, kuru dökme yük piyasasının itici gücünün çeliğe yönelik talep olduğunu ve Çin’in demir cevheri ithalatlarının piyasada belirleyici bir faktör teşkil ettiğini belirtti. Çin, 2007 yılında 478 milyon tonluk çelik üretim tahminiyle lider konumda.

Karakoulakis’ten sonra kürsüye gelen Credit Europe Bank N.V. CEO’su Turhan Cemal Beriker, gemi tiplerine göre yatırım ve Türkiye’nin bu bağlamdaki durumunu açıklayarak uluslararası gemi finansı hakkında genel bilgi verdi. Beriker, Türkiye’nin küçük ürün ve kimyasal tanker inşası alanında tersaneler bazında sipariş defterine göre dünyada 4., ülke bazında ise Çin ve Güney Kore’den sonra 3. olduğuna dikkat çekti.



The 4th Annual Marine Money Istanbul Ship Finance Forum held on 12th April 2007 at the Swissotel-The Bosphorus. The anchor sponsor was Geden Lines. It is reported that there was a new record of over 250 individuals during the day, including presenters. Of this number about 90 were shipowners and shipowners representatives and 68 bankers and financiers and professionals from around the world and many others besides including 17 press representatives of regional publications.

After the opening remarks of Mia Jensen and Kevin Oates, the organizers of the conference, Metin Kalkavan, Chairman of the Executive Committee of the Turkish Chamber of Shipping opened Marine Money’s 4th annual Istanbul Ship Finance Forum with an inspiring report on the dramatic growth and health of the Turkish shipping scene.

Delivering the newbuilding statistics to the audience, he said, forty-five days ago the Turkish shipyard orderbook stood at 423 vessels. Today not even two months later that order book stands at 528! Ninety- one of them come from foreign owners, 215 from Turkish owners alone, with a further 222 speculative orders, which enable yard construction regularity and may be sold or operated. Pointing out 227 are tankers, he said the total value reaches 7 billion dollars. However, the total value was \$400 million 6 years ago. But the excitement brought to the opening by these figures extended to the fact that Turkish owners have 131 ships on order outside Turkey. The 36 bulkers and 69 tankers on order represent a further \$5.5 billion.





Başkanlığını MTI Network Başkanı ve Marine Money International Başkanı görevlerini yürüten Jim Lawrence'ın yaptığı Türk denizciliğinin yeni imajı hakkındaki açık oturumda Kaptanoğlu Holding Yönetim Kurulu Üyesi Şadan Kaptanoğlu konferansı geçen sene yapılanla karşılaştırarak, bir önceki konferansta Türk denizciliğinin gizli bir potansiyeli olduğunu söylediğini, ancak bu yıl çok büyük bir ilerleme kaydederek Türkiye'nin küçük ürün tankerlerinde gizli bir güce sahip olduğunu kaydetti. Kaptanoğlu konuşmasını, Kaptanoğlu veya başka bir firmanın halka açılan ilk Türk firması olmasını ümit ettiğini söyleyerek bitirdi. Diğer yandan Tradewinds Atina Bürosu Şefi Gill Whittaker sektörün inkar edilemez gelişmesine dikkat çekerek bu büyüme ve gelişim sürecinin bir parçası olarak daha fazla şeffaflık istedi.

Liman gelişimi konusunda bilgi veren Yılport Konteyner Terminali A.Ş. Başkan ve CEO'su Robert Yüksel Yıldırım, Türkiye'nin büyük limanları ile konteyner terminallerini değerlendirdi. Türkiye'deki diğer limanlar arasında Marmara'daki limanlar hakkında genel bilgiler veren Yıldırım, örnek olarak Yılport'un gelişimini katılımcılarla paylaştı. Yılport'ta 2012 yılında 6 milyon teu konteyner elleçleneceği tahminini yapan Yıldırım, liman finansmanındaki yükselişin nedeni olarak, çok sayıda geliştirici ve yatırımcı tarafından yaratılan yüksek talebi gösterdi. Liman geliştirme projeleri, proje finansmanı, iktisap finansmanı, hedging kolaylıkları ve genel banka kolaylıkları dahil daha esnek yapılar ve finansal türev ürünler gerektiriyor diyen Yıldırım bankaların rolünün, liman sahibi olan firmalara sermaye yoğun yapılarını telafi etmek için finansal kaldıraçlardan yararlanmalarını tavsiye etmek olduğunu söyledi. Yatırım açısından Türkiye'de olduğu kadar uluslararası liman işi üzerinde yoğunlaşan ilginin sektörü uluslararası bankacılık sektörü için çok çekici bir hale getirmesi nedeniyle zamanın bankalar için bir canlılık dönemi olduğunu sözlerine ekledi.

Türk tersanelerinin ne tip gemi inşa etmesi gerektiği konusunda konuşan Türk Loydu Vakfı Başkanı Prof. Dr. Yücel Odabaşı, aktif ve



Metin Kalkavan



Marco Kramer



Vassilis Karakoulakis

Mr Kalkavan noted that as a percentage of the current Turkish fleet at sea the foreign orderbook represents a larger percentage than even Greece. He emphasized that it is not possible to stop the curve, which goes upwards and Turkey is not a small shipbuilder anymore, having built 58,000 dwt bulkers and 180,000 dwt capesize.

As a market outlook, Vassilis Karakoulakis, Member of Freight Derivatives Desk, Clarkson Securities Limited, gave a presentation on shipping and the paper market. In his speech he pointed out the growth of China and its leading position in steel production. The dry bulk market is mainly driven by steel demand and production and China's iron ore imports are the determining factor of the market. So, China leads with the steel production forecast of 478 million tones in 2007.

After the market outlook, Turhan Cemal Beriker, Chief Executive Officer, Credit Europe Bank N.V., took the stage and gave an overview of international ship finance explaining the investments on vessels by type and Turkey's situation in this context. According to him, Turkey is the number 4th in small product and chemical tankers regarding to the order book by shipyard and by country it is the 3rd after China and South Korea.

In the panel discussion on the new image of Turkish shipping, which was moderated by Jim Lawrence, President of MTI Network and Chairman of Marine Money International, Şadan Kaptanoğlu, Shipowner, Kaptanoğlu Holding, compared the conference with the previous one and stated that in the previous one she had said that Turkish shipping had a hidden potential, but this year she is saying that it showed a big progress and now Turkey has a hidden potential in small product tankers. She concluded her speech with a hope that Kaptanoğlu or someone like it would be





son derece tatmin edici bir sunum yaptı. Türk tersanelerinin mevcut konumu konusunda bilgi veren Odabaşı, küçük ve orta boy IMO II kimyasal ve ürün tankerleri, 2,000 teu'ya kadar konteyner gemileri, 20,000 dwt'ye kadar genel yük gemileri ile römorkör ve hizmet teknelerinin inşası ve teslimatındaki başarıları anlattı. Verimlilikte yavaş yavaş meydana gelen gelişimden bahseden Odabaşı ayrıca, sözleşme yönetim becerilerinin bazen problemli olduğunu ve kalifiye eleman arzının darboğaz teşkil ettiğini kabul etti. Bununla birlikte sermaye yeterliliğinin eskisinden daha iyi durumda olduğuna dikkat çeken Yücel Odabaşı, Türkiye'nin eskiden Avrupa'ya hizmet veren butik tersanelere sahip bir ülke olarak tanıdığını, bugün ise bu butik tarafın ortadan kaybolduğunu söyledi. Odabaşı sözlerini en nihayetinde uyarılma veya taklit yerine benzersiz ve orijinal olmanın daha önemli olduğu söyleyerek bitirdi.

Deloitte'ten George Cambanis, Deloitte'in armatörlere yönelik SOX'ının bir uzantısı olan ve özel filolara yönelik olan SOX Light hakkında bir sunum yaptı. Armatörlere bir şirketin mali işlemlerinin belgelenmesi süreci konusunda kısa bir ders mahiyetinde olan SOX Light, mali işlemlerin dahili kontrolü ve raporlanmasında armatörlere yardımcı oluyor. Diğer yandan Global Union Energy Ventures Ltd. Başkanı Jeffrey Waterous, denizcilik şirketleri ile uluslararası enerji şirketleri arasındaki iş birliği fırsatlarına değindi. Yatırımların enerji altyapısına yapılması görüşünü ifade eden Waterous, dinleyicilere denizcilik şirketlerinin, dünya tanker filosunun yalnızca %15'inin kontrolünü elinde tutan en büyük 10 petrol şirketiyle iş birliği yapması konusunda bir potansiyel olduğunu belirtti.

GEMİ FİNANSINDA TÜRK BANKALARI

Dinleyiciler için konferansın en renkli kısmı, yerel bankaların Marine Money Yunanistan'dan Kevin Oates'in başkanlığı altında sahneye çıktığı zamandı. Denizbank Ticari Bankacılık Başkan Vekili Hüseyin Uyar, Garanti Bankası Ticari Bankacılık Başkan Vekili Turgay Gönensin ve Finansbank A.Ş. Kurumsal ve Ticari Bankacılık Genel Müdür Yardımcısı Yağmur Satana "Yabancı yatırımların varlığı Türk bankalarının denizcilik politikasını değiştirir mi?" konulu bir açık oturum gerçekleştirdi. Oturumda konuşulanlar değerlendirildiğinde, teslimat sonrası finansmanın yolda olduğu söy-



Turhan Cemal Beriker



Yüksel Yıldırım



Yücel Odabaşı

the first Turkish company to the public markets. On the other hand, Gill Whittaker, Athens Bureau Chief of Tradewinds pointing out the undeniable growth of the sector, called for more transparency as part of the ongoing process of this growth and development.

On the port development issue, Robert Yuksel Yildirim, President&CEO, Yilport Container Terminal Inc. evaluated major ports of Turkey as well as container terminals providing statistical figures on the port and terminal developments in the country. Giving an overview on ports of Marmara among ports of Turkey, as a case study he evaluated Yilport's developments. He forecasted by 2012, they are expecting 6 million teus to be handled. According to him, booming market for port finance driven by increased demand by a lot of port developers and investors. Port development projects require more flexible structures and derivative financial instruments, including project finance, acquisition finance, hedging facilities and general banking facilities. He said that the banks' role to advise port owning companies to utilize financial leverage to compensate for their capital intense structure. He emphasized that it is the boom time for banks, since the recent brilliant spotlight shining on the international ports business as well as in Turkey from an investment standpoint has turned the sector into a very attractive one from the standpoint of debt provision by the international banking sector.

On the topic of what kind of vessels Turkish yards should build, Yucel Odabasi, Chairman of Turk Lloyd Foundation made an active and satisfying presentation. He gave information on Turkish shipyards' current position regarding their success in building and delivering small and medium size IMO II chemical and product carriers, container vessels up to 2000 teu, general cargo vessels up to 20,000 dwt and tugs and service boats. Mentioning the gradual productivity improvement, he also admitted that contract management skills are sometimes problematic and skilled workmen supply is a bottleneck. However now, capital adequacy is better than before. He said that Turkey was known before as having boutique shipyards available to European market, but now this boutique part is vanishing away. At the end rather than adaptation or imitation, being unique and original remains more important.

George Cambanis from Deloitte, presented on the SOX Light for private fleets, an extension of Deloitte's SOX for shipowners, offers them assistance for the appropriate internal control and reporting of financials; a brief lesson on the process of documenting a company's financials. Whereas, Jeffrey Waterous, Chairman of Global Union Energy Ventures Ltd., brought up the possible alignment opportunities between shipping and international energy companies. With the idea of bringing the investment into energy infrastructure, he told the audience there is potential in aligning one's shipping business with the largest oil companies, the largest ten of which account for control of only 14% of the world's tanker fleet.

Turkish Banks In Ship Finance

Most of the audience would agree on that the most fun part of the conference was the time when the local banks showed up at the stage under the moderation of Kevin Oates, Marine Money



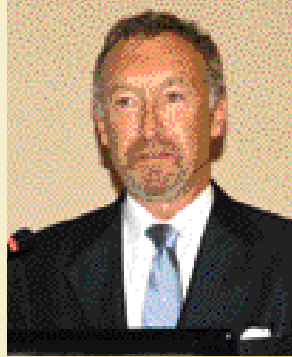
lenebilir. Panele katılan üç yerel banka, bu tür bir finansmanın uygulamaya girmesi için gerekli uzmanlığın geliştiğini ifade etti.

Dexia Grubu'nun bir üyesi olan Denizbank'ın denizcilikle ilgili önemli rakamlarını sunan Uyar, Türk gemi finansı piyasasında en önemli oyuncularından biri olarak, denizcilikle ilgili toplam 124 projeye sahip olduklarını, 2003 yılından bu yana toplam 1.3 milyar dolarlık kredi sunduklarını ve denizciliğin en önemli alanları olduğunu vurguladı. GE'nin de bir yatırımının bulunduğu Garanti Bankası olarak son 3 yılda yapmaya söz verdikleri şeyleri yaptıklarını ifade eden Gönensin, tersane sayısının ikiye katlanacağını ancak kapasitenin üç kat büyüyeceğini belirtti. Piyasa eğilimleri ve ilave finansman ihtiyaçları hakkında da bilgi veren Gönensin, denizcilik projelerine 2,250 milyon dolar, liman projelerine ise 750 milyon dolar finansman sağladıklarını söyledi. Diğer bir deyişle banka, gemi inşa, tersane ve teslimat sonrası finansmana yoğunlaşıyor ve bu tür projeler için 3 milyar dolar tahsis ederek Türkiye'de inşa edilen gemilerin %60'ı için finansman sağlıyor. Yağmur Satana, Yunanistan Ulusal Bankası'nın (NGB) 2006 yılı Eylül ayında Finansbank'ın hisselerinin %60'ını satın aldığını ve sektöre de çok iyimser baktıklarını ifade etti. Daha çok teslimat öncesi finansman, yeni inşa finansmanı ve tersane yatırımlarına yoğunlaşarak sektör için samimi ve destekleyici bir banka olmak istediklerini söyleyen Satana, NGB'nin uzmanlığı ile (Yunanistan Ulusal Bankası, bankanın hisselerinin yaklaşık %90'ını elinde tutuyor), teslimat sonrası gemi finansmanı faaliyetlerini genişletmeyi ümit ettiklerini ifade etti.

Kalkavan tarafından yöneltilen, "Şimdi bize güveniyorsunuz, ancak denizcilik piyasası için bir tehlike söz konusu olduğunda da bu güveni sürdüreceğiniz misiniz?" sorusu ile ilgili olarak bankacıların tümü Türkiye'de yükselen trendin bir süre devam edeceği konusunda mutabıktı. Ancak Turgay Gönensin'in, "Piyasada olabilecek herhangi bir olumsuz durum sonrasında tersaneci ve armatörler de hangi bankanın daha güvenilir olduğunu anlayacaklar," cevabı izleyenleri kahkahalara boğdu. Gönensin'in cevabı, yerel bankalar ile Türk denizcilik sektörü arasında gelecekte hüküm sürecek ilişki konusunda bir kilit taşı olarak kalabilir. &



George Cambanis



Jeffrey Waterous



Jim Lawrence

Greece. Huseyin Uyar, Executive Vice President-Commercial Banking, Denizbank, Turgay Gonensin, Executive Vice President-Commercial Banking, Garanti Bank and Yagmur Satana, Assistant General Manager, Corporate and Commercial Banking, Finansbank A.S. made a panel discussion on "Will the presence of foreign investment change the shipping policy of Turkish banks?" According to the discussion we can say that post delivery finance is on the way. All three local banks participating indicated that expertise to enable such financing is coming on line with a growing comfort for offshore structures, market fluctuations included.

Presenting the key figures for shipping at Denizbank, a part of Dexia Group, Mr. Uyar said being one of the most important players in the Turkish ship finance market, there are 124 shipping related projects they have totaling a USD credit line of 1.3 billion since 2003 and shipping is their most important niche. Stating that as Garanti Bank, where GE has an investment, they have done just what they promised they would do in the last three years, Mr. Gonensin stated that the number of the shipyards will be doubled but the capacity will be tripled. Explaining the market trends and additional financing needs, he said that they finance 2,250 million dollars of shipping projects and 750 million dollars of port projects. Accordingly, they are financing over 60% of the vessels being built in Turkey focusing on construction, shipyard and post finance as well as port projects - earmarking \$3 billion for such projects. Mr. Satana explained that National Bank of Greece (NGB) purchased %46 of Finansbank shares in September 2006 and they look to the sector very optimistic as well. They want to be a friendly and sustaining bank for the sector, with a focus on pre-delivery, newbuilding and shipyard investments. With NGB's (National Bank of Greece holds almost 90% of the shares) expertise they have a hope to expand their post delivery ship financing.

To the question posed by Mr. Kalkavan, "You trust us now, but will this trust continue if we face a threat to the shipping market?", the bankers all agreed on the uprising trend in Turkey will continue for a while. But Turgay Gonensin's answer as, "in case of an emergency after a threat to the market, the shipyards and shipowners would also see which bank is more trustable", made the audience burst into laughs. Gonensin's answer can remain as a key stone for the future relationship between the local banks and the Turkish shipping sector. &





Cengiz Kaptanoğlu, Halim Mete



Nihat Recep Ulusoy, Oktay Kalkavan



Harald Kuznik, Christian Welk



Halis Öztürk, Mete Özalp, Sualp Ürkmez



Deniz İpek, Pınar Kalkavan, Nikos Marmatsouris, Fahri Aktürk



Levent Karagelik, Servet Yardımcı, Jim Lawrence



Selçuk Ürkmez, Ali Umur, Ahmet Korman



Metin Düzgüt, Aybars Heper, Levent Özgür



Gotz Egon Wagner, Müşfik Cantekinler, John Philip Christodoulides