



INVESTMENT MARATHON CONTINUES

MED MARINE YATIRIM MARATONUNA DEVAM EDİYOR

Med Group has approximately 70 shipbuilding projects scheduled for completion until 2010. The Group has come to the fore with three 7,000 dwt chemical tankers built for the Swedish Srab Shipping, and another 11,200 dwt chemical tanker for the Canadian Algoma Central Corp. in recent months.

2010 yılına kadar tamamlamayı planladığı 70'e yakın imalat projesi bulunan Med Group; son aylarda önce İsveç'li Srab Shipping için inşa ettiği 3 adet 7,000 dwt'lik, ardından da Kanadalı firma Algoma Central Corp. için inşa ettiği 11,200 dwt'lik kimyasal tankerlerle gündeme geldi.

Med Group became the first shipyard ever that built a 7,000 dwt IMO II chemical tanker equipped with inert gas system in Turkey. Melis Ucuncu, Sales and Marketing Manager of the Group, said they achieved another first by building Turkey's first and world's sixth vessel equipped with a catalytic converter. The 7,000 vessel named Prima was completed by the end of March. One of the most important features of Prima is her environmentally friendly equipment, which makes the vessel to be defined as "Greenship". We share with you the interview we made with Ucuncu.

How much do you plan to grow in shipbuilding?

Being originally established to provide towage and pilotage services, we entered into ship building business by constructing a shipyard in Ereğli in 2005. As Medmarine Holding, we are carrying on investment activities in towage and pilotage as well as ship building. Our core business goes on while the ship building rapidly grows. Although the average age of fleet in towages is not high we started to renew. We are also establishing a repair and maintenance shipyard on a land of 125 acres in Ceyhan Free Zone.

What are your ongoing projects? You had told that LPG tankers were drawing your attention at the time of establishment of the yard. Do you have any projects or investments in this field?

Currently, we build two 11,200 dwt vessels. Furthermore, we also have a project covering construction of total of 18 tugboats, we have the contracts. We have already delivered 5 of them. We have approximately 70 shipbuilding projects consisting of stainless steel and chemical tankers, as well as tugboats, scheduled for completion until 2010-2011. We build all these vessels for our own company for marketing. There are no LPG tanker projects. Actually it is an interesting market, but we aim to turn towards different fields.

Med Group Türkiye'de ilk kez, inert gas sistemine sahip 7,000 dwt'lik IMO II kimyasal tankeri inşa etti. Satış ve Pazarlama Müdürü Melis Üçüncü, Mart sonunda inşasını tamamladıkları diğer 7,000 dwt'lik yine Türkiye'nin ilk, dünyanınsa altıncı katalitik konvertörlü gemisi Prima ile bir başka başarıya daha imza attıklarını ifade etti. Prima'nın en önemli özelliklerinden biri, "Greenship" olarak tanımlanmasını sağlayan çevreye duyarlı donanımı. Üçüncü ile yaptığımız sohbeti sizlerle paylaşıyoruz...

Tersanecilik alanında ne kadar büyümeyi hedefliyorsunuz?

Römorkaj ve Pilotaj üzerine kuruluşumuzun ardından, 2005 yılında Ereğli'de tersane kurarak gemi inşaaya atıldık. Medmarine Holding olarak, yatırım faaliyetlerimizi hem römorkaj/kılavuzluk, hem de gemi inşa konusunda hızla sürdürüyoruz. Dolayısıyla kurulma amacımız olan işlerimizin halen devam etmesiyle beraber, gemi inşaada da hızla ilerliyoruz. Römorkaj da filo yaş ortalamamız yüksek olmasa da filo yenilemeye başladık. Son olarak, Ceyhan Serbest bölgede 500 dönüm tamir/bakım tersanesi kuruyoruz.

Devam eden projeleriniz hangileri? Tersane kurulma aşamasındayken LPG tankerlerin ilginizi çeken bir dal olduğunu söylemişsiniz. Bu alanda projeleriniz veya yatırımlarınız var mı?

Şu anda 2 tane 11,200 dwt'lik gemi yapıyoruz. Ayrıca toplam 18 römorkörden oluşan bir projemiz daha var, her birinin kontratı hazır ve bunlardan 5 tanesi teslim edildi. Hali hazırda paslanmaz çelik ve kimyasal tankerlerle, römorkörlerden oluşan, 2010-2011 yılına kadar birtirmeyi planladığımız 70'e yakın sayıda imalat projemiz var. Bu projeler arasında LPG tankeri yok, aslında ilginç bir market ancak biz daha farklı alanlara yönelmeyi hedefliyoruz.

Römorkör konusunda genellikle yurt dışına yönelik çalışıyorsunuz. Türkiye'deki pazar payınız nedir?

Römorkör konusunda Med Marine bir isim oldu. Türkiye'de özellikle römorkör işinde hemen akla gelir olduk. Genellikle müşterilerimiz daha önceden çalıştığımız ve çalışmaya devam ettiğimiz firmalardan



You mainly build tugboats intended for exportation. What is your market share in Turkey?

Med Marine has made a name for itself in the field of tugboats. We have become a company that first comes to mind in Turkey in tugboat segment. Our customers are mainly those we worked with in the past or currently work with. There are only a few companies building tugboats in Turkey. We have built tugboats for the companies from Holland, Mexico, Norway, Italy and Spain. We also build tugboats for our own company.

You are one of the strong names in the sector. Where do you think the Turkish maritime industry goes?

The Turkish maritime industry has become one that is well known in the world. I believe that Turkey is the number 1 in Europe in small tankers. No one comes to Turkey to build ships in vain. I closely follow what types of vessels are built all around the world because of the business I am in. For example, when you look at two vessels built in China and Turkey, you can see that there are considerable differences in quality and prices. No one would pay more without a reason. When you purchase a vessel, it means that you make a long-term investment covering a period of 20-25 years. Consequently, no owners would invest so much money in a vessel that would not be sufficiently efficient. Buyers of vessels built in China and Turkey are different. Those who attach importance to quality come to Turkey, and those who want to start earning in a short time go to China.

In my opinion, the question as to where the shipbuilding industry in the world is going is important as well. I do not believe that no one could make a projection in this matter. Anyway, if it were possible to foresee, people would invest and act accordingly. Speculative investors should be careful. Because, a large number of vessels has been built. Speculative investors need to be careful. The situation is not like that 3-4 years ago, everyone emerged in a booming market, investing in vessels. Consequently, it is impossible to continue in the same way. Because it would reduce risks, it would be wiser to build custom-made vessels.

What are your opinions relating to the crisis expectations? Would it affect you?

I do not believe that a regular crisis in the world would not affect us considerably, unless China stops, for there is demand/need for vessels. China grows extremely fast. So, I do not believe that there would be a considerable downfall in the dry bulk market like 5-10 years ago. It is such an interesting market that, vessels that operate at freight rates of around 100-150 thousand dollars today would operate at the level of 10 thousand dollars 7-8 years ago. When freight rates drop down to 95 thousand dollars from 100 thousand dollars, they think that there is a downfall. However, the market should gradually return to normal. Consequently, this is not a sign of crisis. But, we can talk about a crisis if the world continues building vessels at this speed, and if there are many alternatives, and actually if there would not be sufficient cargoes to carry. The current crisis in the world markets will certainly affect the maritime markets. But the rate of effect will depend on measures taken by companies. Because the balances in the world may change, what would happen in the future would be a mere prediction. ☒

oluşuyor. Türkiye’de zaten römorkör yapan birkaç firma var. Römorkör inşa ettiğimiz firmalar arasında Hollanda, Meksika, Norveç, İtalya ve İspanya var. Diğer bir yandan kendi filomuz için de römorkör yapmaya devam ediyoruz.

Sektörün güçlü isimleridensiniz, sizce Türk denizciliği nereye gidiyor?

Türk denizciliği, dünyada artık isim yaptı. Ufak tonaj tanker işinde Türkiye Avrupa’nın bir numarası diye düşünüyorum. Kimse Türkiye’ye boşuna gelmiyor. Yaptığım iş dolayısıyla, dünyanın neresinde hangi tipte gemiler yapıldığını çok sıkı takip ediyorum. Örneğin aynı tonajda, biri Çin’de diğeri Türkiye’de yapılmış iki gemiye baktığınızda, ciddi kalite ve fiyat farkları olduğunu görüyorsunuz. Hiçbir firma, hiçbir iş için sebepsiz yere fazla para ödemez. Bir gemiyi aldığınız zaman 20-25 senelik yatırım yapıyorsunuz, size geri dönüşü de o şekilde olacaktır. Dolayısıyla hiçbir gemi sahibi yeterince verim alamayacağı bir gemiye bu kadar büyük para yatırmaz. Çin’de yapılan gemilerin alıcısı belli, bizim alıcımız belli. Kaliteye önem veren alıcı bize geliyor, kısa vadede hemen para kazanmak isteyen de Çin’e gidiyor.

Dünyada denizciliğin nereye gideceği konusu da önemli bence. Hiç kimsenin bu konuda tahminde bulunabileceğini düşünmüyorum. Zaten önceden tahmin edebilme imkanımız olsa herkes ona göre yatırım yapar, ona göre hareket ederdi. Spekülatif yatırımcıların dikkatli olması gerekiyor. Çünkü piyasada çok fazla sayıda gemi oldu. İşler artık 3-4 sene önceki gibi değil. Herkes patlayan bu pazara dahil olmak istiyor ve bu sektörden olsun olmasın herkes gemiye yatırım yapmaya başladı. Sonuçta bu şekilde devam etmesi mümkün değil. Riski azaltacağı için var olan müşteriye göre gemi yapmak çok daha akil karı diye düşünüyorum.

Kriz beklentileri ile ilgili ne düşünüyorsunuz? Size yansır mı?

Çin durmadığı sürece dünyada yaşanacak olağan bir krizin bizi çok etkileyeceğini düşünmüyorum, çünkü gemiye talep/ihya var. Çin’de korkunç bir büyüme var. Dolayısıyla 5-10 sene öncesinde olduğu gibi kuru yük piyasasında derinden bir düşüş yaşanacağını zannetmiyorum. Öyle enteresan bir pazar ki bu, bugün 100-150 bin dolara çalışan gemiler, 7-8 sene önce 10 bin dolara çalışıyordu. Şimdi ise, 100 bin dolardan 95 bin dolara düştüğü zaman armatörler düşüş olduğunu düşünüyorlar. Oysa ki zaten piyasanın yavaş yavaş normale gelmesi lazım. Dolayısıyla bence bu bir kriz belirtisi değil. Ancak bütün dünya bu şekilde gemi yapmaya devam ederse, alternatif çok olursa ve gemi arzı ile taşınacak kargo arzı arasındaki denge gemi arzı fazlası şeklinde bozulursa elbette kriz yaşanır. Dünya piyasalarında hali hazırda var olan krizden, denizcilik piyasaları da etkilenecektir. Ama firmaların etkilene oranları, aldıkları önlemlere göre değişir. Dünyadaki dengeler değişebileceği için de, gelecekte neler olacağı bir tahminden öteye gidemez. ☒



Melis Üçüncü