



HAMBURG SÜD

A LONG ESTABLISHED GERMAN OPERATING 140 SHIPS

140 GEMİ İŞLETEN KÖKLÜ ALMAN

MİNE GEZEN

134 senelik bir geçmişe sahip olan Hamburg Süd Grubu, dünyanın en büyük 20 konteyner operatörü arasında yer alıyor. 140'a yakın gemiyi işleten ve 40 tarifeli hatta sahip olan grup, Türk limanlarının alt ve üst yapısının, mevcut ticaret hacmi göz önüne alındığında yetersiz kaldığı kanısında.

With a history dating back some 134 years, the Hamburg Süd Group ranks among the world's 20 largest container shipping lines. With 140 vessels and 40 liner services, the Group is of the opinion that, considering the current trade volume, the infrastructure and superstructure in Turkish ports are inadequate.





Hamburg Süd, 1871 yılında kuruluşundan bu yana, geleneksel bir denizcilik şirketi konumundan uluslararası platformda faaliyet gösteren bir nakliye-lojistik kuruluşu haline gelmiş. Şirket bugün dünyanın en büyük 20 konteyner operatörü arasında yer alıyor ve Kuzey-Güney ticaretinde önde gelen tedarikçilerden biri kabul ediliyor. Hamburg Süd piyasada belirgin bir şekilde tanımlanmış markalarla yer alıyor. Şirket tarifeli konteyner taşımacılığı alanında Hamburg Süd ve Aliança markalarıyla faaliyet gösterirken, tarifeli seferlerden farklı olarak önceden belli olmayan rotalarda ve belirli bir program olmaksızın çalışılan tarifesiz (tramp) taşımacılık alanında dünya denizlerinde Rudolf A. Oetker (RAO), Furness Withy Chartering ve Aliabulk isimleriyle faaliyet gösteriyor. 140 gemisi, dünyanın kilit öneme sahip tüm yerlerinde 200 ofisi (80'inin sahibi firmasının kendisi) ve 40 tarifeli hat (liner) seferi ile Hamburg Süd tüm dünyaya yayılan bir ağı kontrol ediyor. Tarifeli hat seferleri ile Güney Amerika'yı Avrupa, Asya, Güney ve Batı Afrika'ya, ayrıca Avrupa'yı Doğu Akdeniz, Hindistan/Pakistan ve Avustralya/Yeni Zelanda'ya ve Avustralya/Yeni Zelanda ile Pasifik Adalarını Asya ve Kuzey Amerika'ya bağlıyor.

HER ŞEY 3 VAPURLA BAŞLADI

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1871 yılında 11 Hamburglu ticarethanenin temsilcisi tarafından bir anonim şirket olarak kuruldu. Şirketin sahip olduğu 4,000 GRT'lik üç vapur Brezilya ve La Plata'ya aylık seferler yapıyordu.

Güney Amerika hattında hızlı vapur dönemi Cap Vilano ve Cap Arcona I ile 1906 yılında başladı. 1914'de şirket toplam 325,000 GRT'luk 50'den fazla gemiden oluşan bir filoya sahipti. Tüm dünyada olduğu gibi, 1. Dünya Savaşı şirketi son derece olumsuz etkiledi. Savaşta filonun tamamı kaybedilmişti. 1920'de tarifeli seferler kiralanan gemilerle yeniden canlandırılmaya başlandı. Ancak bu sefer de İkinci Dünya Savaşı patlak verdi ve filonun tamamı yine kaybedildi. Gemiler ya kaybolmuş ya da onarım masraflarının karşılanması amacıyla bırakılmak zorunda kalmıştı. 1951'e gelindiğinde Avrupa ile Güney Amerika'nın doğu kıyıları arasındaki tarifeli seferler yeniden başladı. 2 yıl sonra denizcilik faaliyetleri tarifesiz taşımacılık alanına genişletilmiş ve tanker ile soğutmalı gemi faaliyetleri büyümeye başlamıştı.

İLK TAM KONTEYNER GEMİLERİ

Şirket 1969 yılında Pasifik okyanusunda konteyner taşımacılığında öncülük yaparak ABD'nin doğu kıyıları ile Avustralya/Yeni Zelanda arasında ilk tam konteyner gemileri olan Columbus New Zealand, Columbus Australia ve Columbus America'yı sefere koydu. 1980'e gelinirken şirket Avrupa ile Güney Amerika'nın doğu kıyıları arasında da tam konteyner gemisi seferlerine başladı. 1986 yılında şirket alımları başladı. İlk olarak Deutsche-Nah-Ost-Linie firmasını daha sonra da İspanyol Ybarra y Cia. Sudamerica S.A.'nın yüzde 50 hissesini aldı. 4 yıl sonra İngiliz Furness Withy Grubu, Royal Mail Line (Kraliyet Posta Hattı) ve Pacific Steam Navigation Company (PSNC) satın alındı. Aynı yıl İsveçli Laser

Since its formation in 1871, Hamburg Süd has evolved from a conventional shipping company to a transport-logistics organization operating internationally. Today the company ranks among the world's 20 largest container shipping lines and is acknowledged as one of the leading providers in the North-South trades. Hamburg Süd appears in the market with clearly defined brands: in container liner operation, they are Hamburg Süd and Aliança. In tramp shipping, which, unlike the liner business, does not operate to fixed schedules and on pre-determined routes, the company is present on the world's oceans under the names Rudolf A. Oetker (RAO), Furness Withy Chartering, and Aliabulk. With some 140 vessels, more than 200 offices (80 of them owned) at all key locations, and 40 liner services, the Hamburg Süd Group commands a network that spans the globe. Its liner services link South America with Europe, Asia, South and West Africa, as well as Europe with the Eastern Mediterranean, India/Pakistan and Australia/New Zealand, and Australia/New Zealand and the Pacific Islands with Asia and North America.

THE BEGINNING WITH 3 STEAMERS

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft was founded as a joint-stock company by representatives of 11 Hamburg merchant houses in 1871. Three steamers of barely 4,000 GRT sailed to Brazil and La Plata in a monthly service.

The era of the fast steamer on the South America passage began with the "Cap" steamships Cap Vilano and Cap Arcona I in 1906. By 1914 the company had a fleet of over 50 ships totalling around 325,000 GRT. The First World War affected the company so badly as it did the whole world. The entire fleet was lost in the war. In 1920, reconstruction of liner shipping began with chartered vessels. Another war hit the company once again and the whole fleet was lost as a result of the Second World War this time. Ships were lost or had to be surrendered as part of reparation payments. In 1951, the liner service between Europe and South America East Coast began again. 2 years later, shipping activities were extended to the tramp area and tanker shipping and expansion of the refrigerated business started.

FIRST FULL CONTAINER SHIPS

In 1969 the first full container ships, Columbus New Zealand, Columbus Australia and Columbus America were deployed between U.S. East Coast and Australia/New Zealand, pioneering containerization in the Pacific. As the year 1980 came, the company opened full container services from Europe to South America East Coast.

Takeovers began in 1986. First, Deutsche-Nah-Ost-Linie and then a 50 percent stake in the Spanish line Ybarra y Cia. Sudamerica S.A. was taken over. 4 years later, UK's Furness Withy Group, Royal Mail Line and The Pacific Steam



Lines, Rotterdam Zuid-America Lijn (RZAL) ve Havenlijn firmaları grubun bünyesine katıldı. 1998'de Brezilyalı denizcilik şirketi Aliança ile South Seas Steamship ve 1999'da South Pacific Container Lines ile Transroll'un Avrupa-Güney Amerika Doğu Kıyıları tarifeli hatlarının tamamı satın alındı. Şirket alımları 2000 yılında da devam etti. Yeni yüzyılın başlangıcında Amerikalı denizcilik şirketi Crowley American Transport (CAT) firmasının Amerikalar arası seferleri ve ayrıca 3 yıl sonra Ellerman Akdeniz ve Hindistan/Pakistan seferleri alındı. Kien Hung tarifeli Asya-Güney Amerika seferleri de 2003 yılı Nisan ayında devralındı.

DİĞER HİZMETLER

Columbus Shipmanagement Gesellschaft (CSG) da Hamburg Süd Grubunun bir üyesi. Şirkete destek sağlamak için gerekli hizmetler ayrıca başka firmalara da sunuluyor. CSG bu nedenle sadece Grubun gemilerini değil, üçüncü taraf armatörlerin gemilerini de yönetiyor. Grubun başka bir üyesi Columbus Logistics Services GmbH de hizmetlerinin bir parçası olarak kapsamlı lojistik görevlerini üstleniyor. Benzer hizmetler ayrıca bir konteyneri doldurmayan daha küçük sevkiyatlar için de sunuluyor ve LCL (tam konteyner yükünden az yük) konteyner konsolidasyonu olarak bilinen bu hizmetler güvenilir bir şekilde yerine getiriliyor. Verilen diğer hizmetler arasında konteyner doldurma ve boşaltma hizmetleri, liman hizmetleri, ilgili tüm ithalat-ihracat belgelerinin kontrolü, ara depolama, büyük sevkiyatları daha küçük partilere bölünmesi, etiketleme, gümrükçülük, ülke içi dağıtım, nakliye sigortası ve daha birçokları bulunuyor.

Navigation Company (PSNC) were acquired. The same year, Swedish Laser Lines, Rotterdam Zuid-America Lijn (RZAL) and Havenlijn were taken over. In 1998, Brazilian shipping company Aliança and South Seas Steamship and in 1999 South Pacific Container Lines and Transroll's Europe – South America East Coast liner operations were all acquired. Acquisitions continued in the 2000s as well. Inter-America Services of the American shipping company Crowley American Transport (CAT) was acquired in the beginning of the new century and Ellerman services to the Mediterranean and to India/Pakistan were acquired 3 years later. Kien Hung liner services Asia – South America was taken over in April 2003.

OTHER SERVICES

Columbus Shipmanagement Gesellschaft (CSG) is also a member of the Hamburg Süd Group. The services that are necessary to support the company can also be offered to others. CSG therefore not only manages the ships of the Group but also the ships of third-party owners. Another member Columbus Logistics Services GmbH undertakes extensive, individualized logistics tasks for customers as part of its services. Similar services are also offered and reliably performed for smaller shipments that do not fill a whole container, so-called LCL consolidation. These services can include packing and unpacking containers, port services, handling all the relevant import or export documents, expert intermediate storage, breaking down larger shipments into individual consignments, labelling, customs clearance, inland distribution, arranging transport insurance and much more.



Hamburg Süd ile elektronik posta yoluyla bir röportaj gerçekleştirdik. Şirketin Yönetim Kurulu Üyesi Joachim A. Konrad sorularımızı yanıtladı.

Dünya denizcilik sektörünün geleceği ile ilgili düşünceleriniz neler?

Tersanelerin teslimat hacimleri artmaya devam edecek. Konteyner gemilerinde yeni inşaların oranının artış hızının yüzde 12'den fazla olması bekleniyor. Büyüme tahminlerinin doğru çıkması durumunda, özellikle mevsimin en yoğun olduğu dönemlerde olmak üzere kapasite darlığının devam etmesi yine de beklenebilir. Bu nedenle gemi kira piyasalarının yüksek seviyede seyretmeye devam edeceği ve buna paralel olarak da tarifeli hat işletmecileri tarafından kiralanan gemilerin maliyetlerinin yüksek olacağı söylenebilir. ABD doları kurunda ve bunker fiyatlarında herhangi bir değişiklik olacağıyla ilgili bir işaret de yok. 2006 yılı için kira tonajında yaklaşık yüzde 15'lik bir kapasite artışı beklenebilir; özellikle yılın ikinci yarısında Uzak Doğu ticareti için 6,500 TEU'nun üzerinde çok sayıda yeni büyük konteyner gemisi hizmete girecek. Hizmette giren ilave kapasitenin özellikle Asya ekonomilerinde devam eden yük artışı tarafından absorbe edilip edilmeyeceği veya kira ücretlerinde ve yeni inşa fiyatlarında ani bir düşüşe sebep olacak şekilde kapasite fazlası olup olmayacağı bugünkü bakış noktasından belirsiz görünüyor. Ayrıca, uluslararası denizcilik piyasasının sınırlı bir süre boyunca dibe vurup vurmuyacağını veya daha derin bir düşüş olup olmayacağını söylemek şu ana için imkânsız.

Denizcilikle ilişkili olarak Türkiye ile olan ilişkileriniz hakkında neler söylemek istersiniz?

Türkiye piyasasına verdiğimiz önemin bir göstergesi olarak Hamburg Süd, 2003 yılında merkezi İstanbul'da olan ve Mersin ile İzmir'de iki şubesi bulunan Hamburg Süd Shipping Agency & Transport şirketini kurdu. Bu yatırımın asıl amacı Türkiye'deki müşterilerimize doğrudan ve daha gelişmiş hizmet sunmaktır. Türkiye ile Kuzey Avrupa arasındaki ticaret son yıllarda çift rakamlı bir büyüme gösterdi. Bu durum da hizmetlerin biçimini ve konteyner ticaretinde rekabetin derecesini değiştirdi. Hamburg Süd hem Türk hem de diğer uluslararası denizcilik şirketleriyle son derece rekabetçi bir pazarda rekabet ediyor. Önümüzdeki yıllarla ilgili beklentilerimiz Türkiye pazarının büyümeye devam edeceği ve rekabetin süreceği yönünde. Bu, ürünümüzün kalitesine daha fazla dikkat etmeye devam etmemiz ve Türk müşterilerimizce talep edilen hizmet düzeyini temin etmemiz gerektiği anlamına gelmektedir. Türkiye'deki şirketimiz vasıtasıyla Hamburg Süd buradaki fırsatları ortaya çıkarıp Türk konteyner ta-



Joachim A. Konrad

We conducted an interview with Hamburg Süd by e-mail. The member of the executive board of the company Joachim A. Konrad answered our questions.

What are your thoughts about the world shipping industry's future?

The delivery volume of the yards will continue to rise, with the rate of increase for container ship newbuildings expected to be in excess of 12 per cent. Should the growth forecast prove correct, a continued shortfall in capacity can nonetheless be expected, especially during seasonal peaks. It can therefore be assumed that the level in the charter markets will continue high, with commensurately high costs for the charter tonnage deployed by the liner shipping companies. Nor is there at present any indication of a turnaround in the US dollar exchange rate and bunker prices. For 2006, a capacity expansion of charter tonnage of approximately 15 per cent can be expected; in the second half of the year especially, there will be substantial inflows of new large container ships of over 6,500 TEU for the Far East trades. From today's vantage point, it is uncertain whether the additional capacity entering service will be absorbed by continuing cargo growth, especially of the Asian economies, or whether there will be overcapacity, possibly leading to a slump in charter rates and a decline in newbuilding prices. Furthermore, it is impossible to say at the present time whether international shipping will experience a "dip" of limited duration or a deeper slump.

What would you say about your relations with Turkey in the sense of merchant shipping?

In recognition of the importance of the Turkish market, Hamburg Süd established Hamburg Süd Shipping Agency & Transport Ltd. in January 2003 with its head office in Istanbul and branch offices in Mersin and Izmir. The main objective of this investment was to provide direct and improved service to our customers located in Turkey. The trade between Turkey and Northern Europe has experienced double-digit growth during recent years, which has changed the service pattern and degree of competition in this container trade. Hamburg Süd is competing with both Turkish and other international shipping lines in a highly competitive market, both among shipping lines but also with rail and trucking. Our expectation of the years ahead is that the Turkish market will continue to grow and competition will prevail. This will mean that we need to continue to pay close attention to the quality of our product and provide the level of service required by our Turkish customers. Through our company in Turkey, Hamburg Süd is optimally placed to detect opportunities and develop new business concepts for the Turkish container transport sector. Such opportunities will be



şimacılığı sektörü için yeni iş kavramları geliştirebilecektir. Bu fırsatların peşine düşeceğiz. Türkiye ticaretine olan bağlılığımız güçlüdür ve uzun vadeli birliktir.

Türkiye limanları hakkındaki görüşleriniz neler?

Genel olarak mevcut ticaret hacmi göz önüne alındığında Türk limanlarının alt ve üst yapısı yetersiz kalıyor. Kamunun sahip olduğu veya yönettiği limanların hiçbiri örneğin (online) bilgi sistemleriyle donatılmamış. Rıhtım tesisleri çoğunlukla talebi karşılamayacak kadar yetersiz ve özellikle İzmir'de olmak üzere gemiler demir yerinde çok uzun bir süre ve oldukça sık beklemek zorunda kalıyor. Mersin'de yük elleçleme için yeterli ekipman yok. Dolayısıyla denizcilik şirketleri ya dolaylı ya da doğrudan kendi kıyı ekipmanlarını kendileri temin etmek zorunda bırakılıyor. İzmir'de derinlik sorunu var ve büyük boyutlu, kapasiteli gemiler bu yüzden İzmir limanına uğrayamıyor. Bu tür sorunlardan başka İstanbul/Ambarlı bölgesinde bile farklı gümrük bölgelerinin bulunması, geçici gümrükleme, pul, teminat, vb. gibi kağıt işleri ve bürokratik şartların son derece büyük boyutlara ulaşması iş akışının uluslararası standartlarda olmasına izin vermiyor. Liman ve kapı organizasyonu da başka bir mesele. Tüm yükler tırlarla gelip gittiğinden ve sınırlı sayıda kapı bulunduğundan, ayrıca yük bekleyen tırlar için yeterli boş alanın bulunmayışından dolayı da bekleme süreleri ve gemi gecikmeleri oldukça uzun oluyor. Günümüz-

pursued. Our commitment to Turkish trade is strong with a long-term perspective.

What are your views about the Turkish ports?

Generally, the infrastructure and suprastructure in Turkish ports is not adequate, considering the huge import and export volume Turkey is producing. None of the ports owned and managed by public entities is, for example, equipped with (online) IT systems. Berthing facilities are often not sufficient to cover the demand, and vessels have to wait at anchor too long and rather frequently, particularly in İzmir. In Mersin, there is insufficient cargo handling equipment, and shipping lines are forced, either directly or indirectly, to provide their own shore equipment. In İzmir, there is a deep draft problem and vessels of larger size and capacity cannot call this port. Apart from such problems, the system of having different customs districts even in the ports of İstanbul/Ambarlı region, and the tremendous amount of paperwork and bureaucratic requirements such as temporary customs clearance, stamps, guarantees, etc., do not allow a workflow that is up to international standards. Port and gate organization is another issue. Since almost all cargo comes in and goes out by truck, and because there are only a limited



deki 'tam zamanında' (Just-in-Time) tedarik zinciri sistemleri, ithalatçılar ve ihracatçılar mallarının çabuk, hızlı ve kaliteli bir şekilde elleçlenmesini bekliyor. Bu zincire tırlar, gemiler, gümrükler ve limanlar da dahil. Limanların özelleştirilmesini bekleyen birçok ilgili taraf ve profesyonel kuruluş var. Bunlar yatırım yapmaya ve limanları geliştirmeye hazırlar. Türkiye bunu kendi çıkarı için ve ayrıca denizyoluyla doğrudan uluslararası bağlantısını yük aktarmaya yönelik modern donanım, yeterli alan ve yönetim hizmetleri sunan diğer limanlara kaptırmamak için desteklemeli. 1,700 TEU kapasiteli bir geminin günlük maliyeti yaklaşık 30,000 dolardır. Denizcilik şirketlerinin yatırımlarının verimliliğinin en yüksek düzeyde olmasını temin etmelerinin gerekliliği açıktır. Örneğin Beyrut'da verimlilik yaklaşık saatte 30 harektir, bu Salerno'da 24, İzmir'de 20.5, Haydarpaşa'da 18 ve Mersin'de saatte 13.7'dir. Bu durum Türk limanlarının sorunlarını açık bir şekilde ortaya koyuyor.

2005 ve 2006 yılları için hedefleriniz nelerdir?

Biz özel bir girişimiz. Bu yüzden de genel hedeflerimizi yayınlamıyoruz. Ancak Hamburg Süd olarak 2005 yılının 2004 gibi olmasını bekliyoruz. Artan maliyetleri karşılamak için sürdürülebilir fiyat restorasyonu politikamızı uygulamaya devam edecek ve ayrıca müşterilerimize verdiğimiz hizmetleri sürekli olarak geliştirmek için iç ve dış yapılarımız ile maliyet pozisyonumuzu daha da optimize edeceğiz. &

number of gates and hardly any space for trucks waiting for cargo, long waiting times and vessel delays are programmed. In today's just-in-time supply chain systems, importers and exporters depend on prompt, fast and quality handling of their goods. This chain includes trucks, vessels, customs and ports. There are quite a number of interested parties and professional organizations waiting for port privatization. They are prepared to invest and improve. Turkey should support this in its own interest and in order not to lose the direct international connections by sea to other ports offering modern equipment, space and management for transshipment cargo. Vessels of a 1.700 TEU capacity cost about USD 30.000 per day. It is quite obvious that shipping lines must ensure that such investment produces the highest degree of productivity. To give one example: in Beirut, productivity is about 30 moves per hour, in Salerno 24, in İzmir it is 20.5, in Haydarpaşa 18 and in Mersin 13.7. This clearly demonstrates the problems of the Turkish ports.

What are your goals for the year 2005 and 2006?

We are a privately owned company and therefore we do not publish our general goals. However, Hamburg Süd expects 2005 to proceed much as did 2004. In order to counteract rising costs, we will continue to pursue our policy of sustainable rate restoration and, in addition, further optimize our internal and external structures so as to continuously improve our service to our customers as well as our cost position. &

RAKAMLARLA HAMBURG SÜD

FACTS AND FIGURES ON HAMBURG SÜD

	2003	2004
Konteyner Gemileri // Container Ships (1)	74	82
Şirketin sahip olduğu // Owned	16	23
Kiralanan // Chartered-in	58	59
Slot kapasitesi // Slot capacity (TEU)	139,998	168,954
Tarifersiz çalışan Gemiler // Tramp Ships (1)	74	59
Şirketin sahip olduğu // Owned	1	1
Kiralanan // Chartered-in	73	58
Konteyner Havuzu // Container Pool(2) (Ünite/Units)	156,000	188,000
Personel // Employees (2)	3,462	3,929
Karada // Ashore	2,500	2,865
Stajyer // Trainees (3)	46	47
Denizde // At Sea (4)	962	1,064
Taşınan konteyner sayısı // Carryings (TEU)	1,115,000	1,386,000
Satış Geliri // Sales Revenue (EUR m)	1,951	2,550
Tarifeli (Liner) seferler // Liner (EUR m)	1,526	1,979
Tarifersiz (Tramp)seferler // Tramp (EUR m)	368	502
Diğerleri // Others (EUR m)	57	69
Yatırımlar // Investments (EUR m)	189	302

(1) Kendi hizmetlerinde kullanıldığında // where employed in own services

(2) Yıllık ortalama // on an annual average

(3) Hamburg'daki stajyerler // trainees in Hamburg

(4) Denizde dış işler dahil // including outside labour at sea