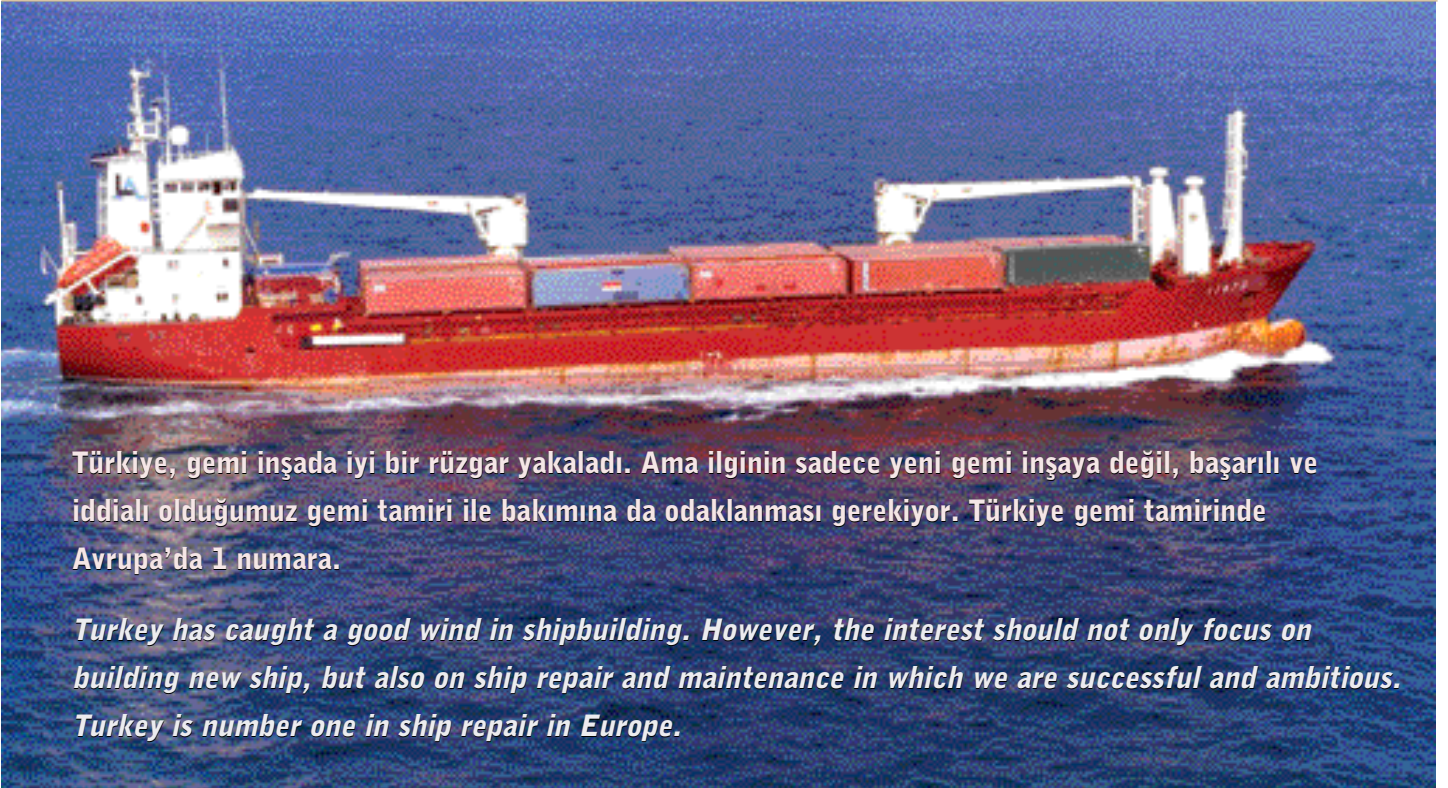




## WHY IS SHIP REPAIR NOT DISCUSSED? NEDEN GEMİ TAMİRİ KONUŞULMUYOR?

MELİKE ASLI ŞAHİNSOY



**Türkiye, gemi inşaada iyi bir rüzgar yakaladı. Ama ilginin sadece yeni gemi inşaaya değil, başarılı ve iddialı olduğumuz gemi tamiri ile bakımına da odaklanması gerekiyor. Türkiye gemi tamirinde Avrupa'da 1 numara.**

*Turkey has caught a good wind in shipbuilding. However, the interest should not only focus on building new ship, but also on ship repair and maintenance in which we are successful and ambitious. Turkey is number one in ship repair in Europe.*

Yüksek Denizcilik Okulu'ndan 1973'te mezun olan Polaris Denizcilik Genel Müdürü Kaptan Levent Akson, 8 sene denizde çalıştı. 1994'e kadar Polaris Denizcilik olarak gemi kiralama işleri yaptı. Sonra Kibar Holding bünyesine katıldı ve 2005 sonuna kadar Polaris Gemi Kiralama A.Ş. Genel Müdürü olarak çalışmalarına devam etti.

2005 sonunda ortaklaşa alınan karar doğrultusunda Polaris Gemi Kiralama A.Ş. kapatıldı ve Levent Akson Holding'den ayrıldı. Şu anda Polaris Denizcilik Ltd. Şti. olarak yoluna devam ediyor. Şirket işletmeciliğini yaptığı 3 tane Malta bayraklı 5,000 tonluk çok maksatlı gemiye sahip ve piyasada gemi tamirleri konusunda başarılı bir şekilde ilerliyor. Akson, iyi bir birikim ile sadece kendi gemilerine değil, diğer gemilere de özellikle ana makine ve jeneratör bakım / onarım hizmeti verdiklerini dile getiriyor.

İlginin sadece yeni gemi inşaaya değil, başarılı ve iddialı olduğumuz gemi tamiri ile bakımına da odaklanması gerektiğini vurgulayan Levent Akson ile kapsamlı bir söyleşi gerçekleştirdik.

Polaris Shipping's General Manager Captain Levent Akson, who graduated from the Maritime School of Higher Education in 1973, worked on sea for 8 years. He involved in ship chartering business at Polaris Shipping until 1994. Then he joined Kibar Holding and continued working as General Manager at Polaris Ship Chartering Inc. until the end of 2005.

Polaris Ship Chartering Inc. was closed down by the end of 2005 in line with a mutual decision and Levent Akson left the Holding. Presently, he continues on its path as Polaris Shipping Ltd. The company owns 3 Maltese-flagged, 5,000 dwt multipurpose ships and progresses in the field of ship repairs successfully. Akson states that they give maintenance/repair services with a good accumulation of knowledge and experience not only to their own ships but also to other ships as well.

We had a comprehensive interview with Levent Akson, who emphasized that interest should not only be focused on building new ships, but also on ship repair and maintenance, in which we are successful and ambitious.



### **Polaris Denizcilik'in vermekte olduğu hizmetler nelerdir?**

İşletmesini yaptığımız 3 tane gemimiz var ve ana hizmetimiz gemi işletmeciliği. Ardından gemi kiralama ve gemi tamiri geliyor.

### **Gemi kiralama konusunda en çok hangi ülkelerle çalışıyorsunuz?**

Ülke olarak en çok İtalya ile çalışıyoruz. Özellikle seçmiyoruz, gemiler her yerde çalışıyor, her yere gemi kiralayabiliriz. Ancak İtalya, Türkiye'nin dış ticaretinde 4. ülke ve bu açıdan önemli.

### **Şirketinizin yıllık işlem hacmi ne kadar?**

Gemi kiralamaya bakarsak aslında yılda 500,000 ton ile 1,000,000 ton arasında yük bağlıyorduk. Tabii burada Kibar Holding'in yükleri ağırlıktaydı. Şimdi sıfırdan başlıyoruz.

### **Polaris'in şu anki hedefleri neler?**

Polaris'in birinci hedefi, gemi işletmeciliği dalında gemi adedini arttırmak. İkinci hedef, piyasaya gemi tamirleri konusunda daha iyi cevap verebilmek. Üçüncüsü ise, gemi kiralama konusunda geçen senenin hedeflerini yakalamak.

### **Şu anda devam eden projeleriniz var mı?**

Gemi satın alma konusunda bir iki bankayla ve bazı kiracılarla yaptığımız görüşmeler var. Elinizde bir kontratla gittiğinizde, bankalar daha olumlu yaklaşıyorlar, o nedenle şu anda önce kiracılarla görüşüyoruz.

### **Gemi inşada şu anda Türkiye'nin bulunduğu konumu değerlendirmenizi istesek ne söylersiniz?**

Türkiye şu anda gemi inşada iyi bir rüzgar yakaladı. Bu rüzgarı yakaladığı zaman tam acemilik dönemi, büyümeye başlıyordu. Bu deneyim safhasını çok iyi tamamlayan Türk gemi inşa sanayi çok şey öğrendi.

Türk gemi inşa sanayi, Türk armatörlüğünden bir nesil geride. Bugün Türk armatörlüğünde genç nesil dizginleri elinde tutuyor. Türk gemi inşa sanayisinde ise genç nesil, sisteme yeni entegre oluyor. Mevcut nesil de hataları ve sevaplarıyla sektörü belli bir yere getirdi. Yeni gelen genç nesil ile bundan sonra sektörün çok iyi yerde olacağını düşünüyorum. Mevcut nesilin tamamına yakınının çocukları gemi inşa eğitimi aldı ve yavaş yavaş hepsi tersanelerin başına geçmeye başladı. Bu gelişimi çok başarılı buluyorum.

### **Marine Money Konferansı'nda, Avrupa'da 2010 yılı itibariyle 1 numara olacağımız iddiası atılmıştı ortaya. Siz bu iddiaya nasıl bakıyorsunuz? Çin konusunda neler düşünüyorsunuz?**

Çok iddialı bir tespit. Bunun için elinizde çok önemli veriler olması, ciddi bir çalışma yapılması lazım. Bu ciddi bir çalışma sonunda söyleniyorsa doğrudur, ama ilk bakışta oldukça iddialı bir yorum.

Çin çok ciddi bir gemi inşa marketi ve sürekli büyüyor. Çin'in bizim alanımızda rakip görülmesi zor. O anlamda aynı kulvarda değiliz. Avrupa için konuşuyorsak, Türkiye'nin 2010 yılında liderliği çok uzak bir ihtimal değil. Yalova'nın açılması ve devreye girmesi ile birlikte Avrupa'da ilk üçe girileceğine ben de inanıyorum, çünkü Avrupa yavaş yavaş gemi inşa sanayisinden çekiliyor.

### **Peki bu yeni açılan tersaneler nereye kadar açılmaya devam edecek sizce? Bu bir avantaj mı yoksa bir eksisi olabilir mi?**

İki olay var tersanecilikte. Birincisi gemi tamir, ikincisi gemi inşa.

### **What services do you currently provide at Polaris Shipping?**

We have 3 ships that we operate and our main service is ship management, and it is followed by ship chartering and ship repair operations.

### **Which countries do you work with mostly in ship chartering business?**

We work mostly with Italy. We do not select particularly, ships sail everywhere, we can hire ships everywhere. However, Italy is the fourth country in Turkey's foreign trade and is important from this aspect.

### **What is your company's annual trade volume?**

If we take a look at ship chartering, we used to fix between 500,000 tons and 1,000,000 tons of cargo annually, of course in this case, Kibar Holding's cargoes were in majority. Now we start from scratch.

### **What are Polaris' current objectives?**

Polaris' first objective is to increase the number of ships in the ship operating field. The second objective is to give a better response in the field of ship repairs in the market. The third is to reach last year's goal in the field of chartering.

### **Do you have ongoing projects currently?**

We have negotiations with a couple of banks and some charterers with respect to purchasing ships. Banks approach you more easily when you come with a contract in your hand, that is why we are currently first negotiating with charterers.

### **If we ask you to assess Turkey's current position in shipbuilding, what would you say?**

Turkey currently caught a good wind in shipbuilding. It was a period of complete inexperience at the time when this wind was caught, it was starting to grow newly. The Turkish shipbuilding industry learned a lot of things since then. The shipbuilding industry in Turkey is a generation behind Turkish shipowning. Today, Turkish shipowning is under the control of the young generation. But, the young generation is just recently being injected in the system in the shipbuilding industry. As for the existing generation, it brought the sector to a specific level with its faults and good sides together. I believe that the sector is going to attain a very good position with the coming of the young generation. The children of almost all of the existing generation received



Kaptan Levent Akson



**Herhangi bir insan aile içi ekonomik kısıtlamaya gittiğinde, kısımaya başladığı şeyler aslında konteynerlerle taşınanlardır. O yüzden dünyadaki dengeler bozulmaya başladığında ilk etkilenecek olan konteyner piyasasıdır.**

***If anyone is going to make economic cuts within the family, they start to cut their needs. The things they start to cut off are actually those carried in containers. That is why the first thing that is going to be affected as soon as the balances in the world begin to corrupt, is the container market.***

Tuzla Körfezi'nde, yılda 600-700 gemi tamir ediliyor. Çok önemli bir rakam bu. Neden hep gemi inşa konuşuyoruz? Neden gemi tamiri konuşulmuyor? Asıl tersanelerin para kazandığı sektör bu. Gemi inşa konusunda paralar kazanılmış veya rekabet edilmiş olabilir, ama en önemlisi burada bir deneyim kazanıldı.

Konuştuğum gemi inşacılar ya zarar ettiklerini ya da yeterli para kazanamadıklarını söylüyorlar. Bunların nedeni de, demir çeliğin geleceğini, makine fiyatlarını, işçilik ücretlerini tahmin edemediklerinden. Beklentilerinin altında para kazandıklarını ve kaybettiklerini söylüyorlar. Bunlar olağandır ve deneyimdir. Yeni gemi inşacıların aynı hataları yapacağını sanmıyorum. Gemi tamir bakımını da önemsenmesi gereken ayrı bir konu. Türkiye gemi tamirinde Avrupa'da 1 numara. Eğer burada o kadar gemi tamir edilirse, bu çok ciddi ve azımsanmayacak bir rakam.

**Bunlar uluslararası konferanslarda çok fazla dile getirilmiyor.**

Çoğu uluslararası seminerlere katılıyorum. Oralarda Türk gemi inşa sanayisinden çok, Türkiye'nin stratejik konumu önemseniyor. Türkiye'nin armatörlüğünün gelişimi, yatırımlar ve son zamanlarda bunker konuları konuşuluyor. Türkiye'nin gemi inşadaki yeri, konferanslarda çok net bir şekilde ortaya konulmadı henüz.

**Navlun piyasalarının gelişimi hakkında neler düşünüyorsunuz?**

2006 yılının armatörler için iyi bir sene olacağını, eğer bir düşüş bekleniyorsa bunun 2007'den sonra olacağını, bunun da göreceli bir düşüş olacağını düşünüyorum.

**Konteyner armatörü sıkıntıya düşecek demiştiniz, bunu biraz açar mısınız?**

Dünyada 3 tane sektör var. Birincisi kuru yük, ikincisi tanker, üçüncüsü konteyner. Genelde ekonomistler bu üç sektörü irdeler. 2006-2008 senelerinde en fazla arz konteyner piyasasında. Toplam 5 milyon teu taşıma kapasitesi olan konteyner gemisi var şu anda dünyada ve 2006 itibarıyla her yıl 1.3 milyon teu taşıma kapasitesi olan konteyner gemisi girecek piyasaya, bu ne demek? Bugün dünyadaki konteyner taşıma kapasitesi kadar konteyner gemisi giriyor markete 3 yıl içerisinde. Bunun çok iyi bir şekilde irdelenmesi lazım. Konteyner çok hassas bir taşıma kolu. Nihai kullanıcılara hitap eder. İçinde taşınan mallar genelde televizyon, makine, elektronik, tekstil vb. eşyalardır. Herhangi bir insan aile içi ekonomik kısıtlamaya gidecek-

shipbuilding education and gradually they all started to take over the shipyards. I find this development very successful.

***It was claimed at the Marine Money Conference that we are going to be the number 1 in Europe as of the year 2010. What do you think about it? What are your opinions regarding China?***

*It is a very challenging evaluation. You need to have very important data in your hand to do that, a very serious study must be conducted. If this is said at the end of a very serious operation, then it would be correct, however at first glance it is a very challenging determination.*

*China is a very serious shipbuilding market. It is difficult to see China as a competitor in our area and it is continuously growing. In that sense, we are not in the same track. If we speak for Europe, Turkey's leadership in the year 2010 is not a very far possibility. I too believe that it is going to make it into the top three in Europe along with the opening and operation of Yalova, because Europe is gradually pulling out of the shipbuilding industry.*

***So how far do you think new shipyards are going to continue to open out? Is this an advantage or can there be disadvantages?***

*There are two incidents in shipbuilding. The first is repair, the second is shipbuilding. 600-700 ships are repaired at Tuzla bay per year. This is a very significant figure. Why are we always discussing shipbuilding? Why is ship repair not discussed? This is the sector in which shipyards actually earn money. Money may have been earned in shipbuilding, they may have competed, but most importantly an experience has been gained here.*

*The new shipbuilders that I have spoken to say that they have either incurred losses or have not earned enough money. The reason for this is that they were unable to estimate the future of iron and steel, machinery prices, and labor costs. They say that the money they earned was below their expectations and that they incurred losses. These are common things and an experience. I do not think that the new shipbuilders will make the same mistakes. Ship repair and maintenance is also another subject that should be considered important. Turkey is number one in Europe in ship repair. If so many ships are repaired here, this is a very serious figure that should not be underestimated.*

***These are not mentioned much at international conferences?***

*I participate in most of the international seminars. They pay more attention to Turkey's strategic position rather than the Turkish shipbuilding industry. The development of Turkish shipowning, investments and lately bunker subjects are discussed. Turkey's position in shipbuilding has not been discussed very clearly at conferences yet.*

***What do you think about the development of freight markets?***

*I think that the year 2006 is going to be a good year for shipowners. If a drop is expected, that would be after 2007, and this is going to be a relative drop.*

***You had said that the container ship owners are going to be in stress, can you please explain this a little?***



se, ihtiyaçlarını kısımaya başlar. Kısımaya başladığı şeyler aslında bu konteynerlerle taşınanlardır. O yüzden dünyadaki dengeler bozulmaya başladığında ilk etkilenecek olan konteyner piyasasıdır.

Dünyada faiz arttırmaya yönelik bir eğilim var, o yüzden insanlar bütçe kısıtlamasına gidiyor. Ucuz mal almak yerine, birikime ve tasarrufa yönelik tedbirler olacak ve bundan en çok etkilenecek konteyner piyasasıdır. Bir kuru yük gemisinde hububat taşınıyor ama konteyner şu an öyle değil. İnsanlar hububattan vazgeçmez. Bunun içindir ki, birinci derecede tehlikeli sınıf olarak konteyner piyasasını görüyorum.

**Peki genel olarak Türk deniz ticaretini nasıl değerlendiriyorsunuz? Kabotaj ve transit taşımacılığını arttırmak için neler yapılması gerekir?**

Benim 3 gemim de Malta bayraklı. Türk bayraklı gemiler hakkında çok fazla bir şey söyleyemeyeceğim. Burada Denizcilik Müsteşarlığı ve Deniz Ticaret Odası'nın en çok dikkat etmesi gereken şey, Türk bayrağından kaçışı engellemek. Çünkü Türkiye hala yurt dışında liman kontrollerinde sıkı denetimlere tabi tutuluyor. Yaşlı bir deniz ticaret filosu var. Maalesef armatörler yatırım yapıp gemilerini standart seviyeye getirmiyorlar, o zaman da gittiğiniz limanlarda sıkıntı yaşanıyor. Bundan kurtulmanın yolu, deniz ticaret filusunun, özellikle koster filusunun derhal ve derhal yenilenmesi.

**Tuzla piyasasında gemi tamirleriyle uğraşan firmalar arasında kendinizi nasıl konumlandırıyorsunuz?**

Tuzla'da yüzlerce firma var. Ama bizim bu işi bilimsel olarak çok deneyimli ve tecrübeli arkadaşlarla yaptığımıza inanıyorum. Bu konuda iddialıyım. Geldiğimizden beri genelde 3,000-10,000 dwt arası gemilerin özellikle makine dairesi tamir işlerinde başarılı olduk. Şu anda tamamen makineyle ilgili tamirler yapıyoruz. Daha sonra açılacağız.

Benim buraya geliş amacım sektörün havasını solumak ve ileride tersaneciliğe girmeyi düşünüyorum. 73'te okuldan mezun olduğumdan beri denizcilikle ilgili bütün konularda çalıştım ve başarılı oldum. Fakat birtakım şeyler insanın içinde hep özlem olur. Tersanecilik de o şekilde ben de. Bu amaç için ilk adımı attığımı düşünüyorum.

**Tersanelerdeki bu yoğunluk ne zamana kadar devam eder?**

Bana kalırsa sonsuza kadar devam eder. Gemi tamiri işi hep önemli. Çünkü gemiler doğarlar, doğduklarından itibaren yaşlanırlar ve tamir isterler. O yüzden elbette sürekli olacak bu. Zaten sıfır geminiz dahi olsa 2.5 sene sonra bakıma geldiğinizde yapılacak şeyler mutlaka çıkar.

**Bazı görüşler 2008 yılında Türkiye'de sektördeki yoğunluğun kaybolacağı üzerine...**

*There are 3 sectors in the world. The first is dry cargo, the second tanker, the third is container. Generally economists examine these three sectors. The most supply in the years 2006-2008 is going to be in the container market. Currently, the container ship fleet in the world has capacity of 5 million teu, and as of 2006, container vessels with a capacity of 1.3 million teu per year is going to enter the market, what does this mean? Today, the number of container ships that enter market within 3 years is as much as the container transport capacity in the world. This should be examined very well. The container is a very sensitive branch of transport. It addresses end users. The goods transported on board them are generally televisions, machines, electronics, textiles, etc. If anyone is going to make economic cuts within the family, they start to cut their needs. The goods they start to cut off are actually those carried in containers. That is why the container market is going to be affected first as soon as the balances in the world begin to corrupt.*

*There is an inclination directed to increasing the interest in the world, that is why people are going to cut their budget. There are going to be measures directed towards accumulation and savings instead of purchasing cheap goods and it is the container sector which will be affected from this the most. Grains are transported on board a dry cargo vessel, however the container is currently not like that. People cannot give up grains. This is why I see the container market as the sector under considerable risk.*

**So generally how do you evaluate the Turkish maritime industry? What needs to be done to increase cabotage and transit transportation?**

*All three of my ships fly Malta flags. I cannot say much about ships flying the Turkish flag. The Undersecretariat for Maritime Affairs and the Chamber of Shipping must pay the most attention to prevent running away from the Turkish flag. This is because Turkey is still held subject to strict inspections at port state controls abroad. Turkey has an old merchant fleet. Unfortunately shipowners are unable to make an investment and bring their ships up to the standard level, therefore troubles are experienced at foreign ports. The way to get away from this is to renew the merchant fleet, particularly the coaster fleet immediately.*

**How do you position yourself amongst the companies operating in ship repairs in Tuzla market?**

*There are hundreds of companies in Tuzla. However, I believe that we are doing this business with institutionally very experienced people. I am very assertive on this subject. We have been successful especially in engine room repair works of 3,000-10,000 dwt ships since we came. Currently we carry out completely mechanical related repairs. Later on we are going to expand.*

*My purpose of coming here is to breathe in the air of the sector and then I am considering to enter the shipbuilding business. I worked and became successful on every subject related to the maritime since I graduated from school in 1973. However, some things always remain a yearning in a person. That is how shipbuilding is for me. I believe that I have taken the first step for this purpose.*

**How long will this rise continue at the shipyards?**

*If it is left up to me, it will continue for eternity. The ship repair*



Nasıl kaybolur, ancak dünyada deniz ticareti durur, gemilerin hepsi kenara çekilirse böyle bir şey olur. İktisat soyut bir kavram ve birçok değişken var, her an değişebilir. O yüzden sürekli değişik düşünceler çıkabiliyor. Konuşulacağı zaman istatistiki verilerle konuşmak lazım.

2003 yılı için, Çin 100 milyon ton demir cevheri ithal ederken, bu sene 300 milyon tona çıktı. Ortada bir ticaret var ve bunu durduramıyorsunuz. Dünyanın en büyük ekonomilerine sahip Çin, Amerika ve Hindistan ekonomisi ve geçen yıl % 7.5 büyüme kaydetti. Dünyanın GDP büyümesi % 3.5. Bir enerji darboğazına girmedikten sonra, çok büyük bir felaket olmadığı sürece dünya zaten ekonomik olarak büyüyor. Bu ekonomik büyüme içerisinde dünya taşımacılığının büyük bölümü (% 90) deniz yoluyla yapılıyor. Gemilere ihtiyaç var ama buna karşılık "aşırı arz" ortaya atılıyor. Sadece kuru yükte bu sene 26 milyon dwt, önümüzdeki sene 20 milyon dwt, 2008'de 14 milyon dwt, yani toplam 60 milyon dwt kadar bir tonaj girecek. Buna karşılık dünya ticareti ne kadar büyüyecek bunu araştırıyorlar mı? İşte bunu araştırmak lazım. Önemli olan dünyanın tonmil olarak talebidir. Bugün Çin, demir cevherini dört ülkeden alıyor: Avusturalya, Hindistan, Güney Afrika ve Brezilya. Dördü de değişik noktalar. Diyelim ki Çin, bütün demir cevherini Singapur'dan alsaydı, daha yakın bir mesafeden, ne olacaktı? Tonmil olarak talep düşecekti. O zaman talep azalacak, arz fazla olacaktı ve denge talebin lehine değişeceği için navlunlar düşecekti.

2006 senesi için navlunların hiçbir şekilde düşmeyeceğini ve şu anki mevcut seviyede seyredeceğini söyledim. Deniyor ki, 2004'e göre navlunlar düştü. Düşecek, çünkü 2004 tarihsel bir artışı. Olağanüstü bir artışı. Neye göre mukayese edeceksiniz? Sağlıklı araştırma yapacaksanız tarihsel olarak değil, "kötü"yü baz alıp araştırma yapacaksınız. 2006 bu tempoda devam edecektir.

Türkiye gemi inşaa sanayi tahmin edebilir miydi kimyasal tankerlerde radikal bir karar alınıp, tek cidarlı tankerler bırakılıp çift cidarlı tankerlere gidileceğini? Türkiye o rüzgarı yakaladı. Şimdi bir rüzgar daha söz konusu. Kuru yük gemilerinde özellikle küçük tonajlardan başlayarak double skin dediğimiz çift cidarlı gemilere dönülüyor. Dünyadaki gemilerin, 3,000-12,000 dwt arası, %96'sı tek cidarlı. Ciddi bir gemi adedi var ortada. Belli bir sürede hurdaya çıkarma yapılsa tersanelerde yer bulmazsınız. Bunlar çok iyi takip edilmeli. Gemi inşa kolay kolay bitmeyecektir. &

**2006 senesi için navlunların hiçbir şekilde düşmeyeceğini ve şu anki mevcut seviyede seyredeceğini söyledim. Deniyor ki, 2004'e göre navlunlar düştü. Düşecek, çünkü 2004 tarihsel bir artışı.**

***I said that the freight rates were not going to drop in any way for the year 2006 and that they were going to continue their course at the current existing level. The rates have dropped in comparison to 2004. They were historic high then.***

*business is always important, because ships are born and they get older and require repair as of the day they are born. That is why this is of course going to be constant. Even if your ship is brand new, 2 and a half years later she needs maintenance, there will definitely be something to do.*

***There are some views that the rise in the sector will be lost in Turkey in the year 2008...***

*How can it be lost, something like this will only happen if maritime trade stops in the world and all ships are pulled to the side. Economics is an abstract concept and there are many variables, it can change at any time. That is why there may happen to be different views. Statistical data should be used when speaking.*

*While China was importing 100 million tonnes of iron ore in 2003, this increased up to 300 million tons this year. There is a trade going on and you cannot stop this. Chinese, American and Indian economies, which are the world's greatest economies, achieved 7.5% growth last year. The world's GDP growth is 3.5%. Unless there is an energy bottleneck or a tremendous disaster, the world is already growing economically. A large section (90%) of world transportation within this economic growth is done via seaways. There is a need for ships, however an "excessive supply" is put forward in return. 26 million dwt this year, 20 million dwt the following year, 14 million dwt in 2008, i.e. approximately 60 million dwt tonnage is going to enter the market only in dry cargo. Do they research how much the world trade is going to grow in response to this? Now this is what needs to be researched. What is important is the world demand in tonnemile. Today, China purchases its iron ore from four countries: Australia, India, South Africa and Brazil. All four are different points. Let us say that if China purchased all of its iron ore from Singapore, from a closer distance, what would have happened? The demand would have dropped in tonnemile. Then the demand would have decreased, supply would have been more and freight rates would drop since the balance would have changed in favor of the demand.*

*I said that the freight rates were not going to drop in any way for the year 2006 and that they were going to continue their course at the current existing level. It is said that the rates have dropped in comparison to 2004. It is going to drop because 2004 saw a historic increase. It was an extraordinary increase. What are you going to compare it to? If you are going to do a healthy research, not a historic one, you need to do your research by taking the "bad" as your basis. 2006 will continue at this tempo.*

*Could Turkey's shipbuilding industry have estimated that a radical decision would be made on chemical tankers and single hull tankers would be phased out and continued with double hull tankers? Turkey caught that wind. Now another wind is in question. In dry cargo ships, especially small tonnages are started off with and the return is made with double-hull ships. 96 % of the 3,000-12,000 dwt ships in the world are single-hull. There is a significant number of ships. If ships are scrapped in a specific period of time, you would not be able to find any rooms at the shipyards. These should be followed up very well. Shipbuilding will not come to an end very easily. &*