

WHAT IS HAPPENING BETWEEN TURKEY AND GERMANY?

TÜRKİYE VE ALMANYA ARASINDA NELER OLUYOR?

EROL YÜCEL



As a second home away from home to most Turkish shipowners; Hamburg has always been a base for the majority of the international shipping activity of our owners; thus Hamburg has a different place within the hearts of the most people.

Birçok Türk armatör için evlerinden uzakta ikinci bir ev olma özelliği taşıyan Hamburg, armatörlerimizin uluslararası denizcilik faaliyetlerinin birçoğu için üs görevi görüyor. Bu nedenle Hamburg birçok kişinin gönlünde farklı bir yere sahip.

Germany has traditionally been held in high regard in Turkey - especially the support of the German Government for Turkey's EU candidacy is highly appreciated here which has also been re-affirmed during Germany's EU Presidency in 2007.

Not only the approximately 2.5 million people of Turkish origin living in Germany which is an important factor in bilateral relations in both directions; but Turkey's attractiveness as a travel and tourist destination where we welcome more than 4 million German citizens only last year helping us to colour the way the two nations see each other.

In 2010, Istanbul will be the European Capital of Culture, together with Essen and the Ruhr District and the Hungarian city of Pécs. In addition, in the same year Istanbul and Berlin will be celebrating the 20th anniversary of their town twinning arrangement.

The EU-Turkey Customs Union which is in force since 1st January 1996 has given bilateral economic relations a new institutional framework. Germany has long been Turkey's most important trading partner. In 2008, the volume of trade remained steady compared with the previous year, at EUR 24.8 billion, despite the effects of the global financial crisis. In 2008, Turkish exports to Germany were worth EUR 9.65 billion and German exports to Turkey approximately EUR 15.14 billion.

With some 70.5 million potential consumers and a young population, Turkey offers German and international companies numerous interesting business opportunities. Since 1980, Germany has invested over USD 7 billion, making it the biggest foreign investor in Turkey. The number of German companies and Turkish companies with German capital interest has now risen to more than 3,600.

In reference to the maritime industry relations with Germany, especially with Hamburg; one should focus back in 1989. Thus today we are going through the 20th anniversary in the maritime relations started in 1989.

Almanya geleneksel olarak Türkiye'de hep saygı gösterilen bir ülke oldu. Özellikle Alman Hükümeti'nin Türkiye'nin AB adaylığına verdiği destek burada çok takdir görüyor ki bu durum Almanya'nın 2007 yılındaki AB Başkanlığı boyunca tekrar teyit edildi.

Yalnızca her iki yöndeki karşılıklı ilişkilerde önemli bir faktör olan yaklaşık 2.5 milyon Türk asıllı insanın Almanya'da yaşıyor olması değil, aynı zamanda Türkiye'nin sadece geçtiğimiz yıl 4 milyondan fazla Alman vatandaşını ağırlayan bir seyahat ve turizm destinasyonu olarak çekiciliği de iki ülkenin birbirine bakış açısını renklendirmemize yardımcı oluyor.

İstanbul 2010 yılında Essen ve Ruhr Bölgesinin yanı sıra Macaristan'ın Pécs şehri ile birlikte Avrupa Kültür Başkenti olacak. Ayrıca aynı yıl içinde İstanbul ve Berlin kardeş şehirler olarak 20. yıldönümünü kutlayacak.

1 Ocak 1996'dan bu yana yürürlükte olan AB ile Türkiye arasındaki Gümrük Birliği Anlaşması, karşılıklı ekonomik ilişkilere yeni bir kurumsal çerçeve kazandırdı. Almanya uzun yıllardır Türkiye'nin en önemli ticaret ortaklarından biri konumunda. 2008 yılında iki ülke arasındaki ticaret hacmi küresel finans krizinin olumsuz etkilerine rağmen 24.8 milyar Euro ile bir önceki yıla kıyasla dengesini korudu. 2008 yılında Türkiye'den Almanya'ya yapılan ihracatlar 9.65 milyar Euro, Almanya'dan Türkiye'ye yapılan ihracatlar ise 15.14 milyar Euro seviyesinde gerçekleşti.

70.5 milyon potansiyel tüketicisi ve genç nüfusu ile Türkiye Alman şirketleri ve uluslararası şirketlere birçok ilginç iş imkanları sunuyor. 1980 yılından bu yana Almanya 7 milyar doların üzerindeki yatırımlarıyla Türkiye'deki en büyük yabancı yatırımcı konumuna geldi. Alman şirketleri ve Alman sermayeli Türk şirketlerinin sayısı bugün 3,600'den fazla.

Özellikle Hamburg olmak üzere Türkiye'nin Almanya ile olan denizcilik alanındaki ilişkileri konusunda 1989 yılına bakmamız gerekiyor.



Republic of Turkey has undertaken a major revision in her investment laws in 1989 which has attracted the interest of international banking organizations that have initially not been interested in Turkish flag vessel financing.

The initial support has been sourced that day from today's HSH Nordbank and through the fleet expansion and private investment improvements; several other banks have had the chance to enter our market like Hypo Vereins Bank, Deutsche Bank, Commerzbank, BremerLandesbank and Berenberg Bank.

Following the Turkish 2001 banking crisis; local banks which have recovered; also started to show interest to the maritime industry especially with the increased markets.

Initially finance syndications by our local banks which did not go further from bridge loans; have improved into post financing loans in time and have reached billions of dollars portfolio. Today as I have mentioned the names of respective German Banks, we are also proud to have such institutions supporting our markets locally like Denizbank, Garanti Bank, Yapı Kredi Bank and Finansbank.

Turkish shipping that had the ability to finance the national fleet only through the state controlled banks until 1989; has improved during the last 20 years and became an industry that meets their financing requirements from local and international banks.

From a wide angle, it is a fact that today Turkey has modernized shipyards with latest technology, fleet expansion has reached 15 Million dwt both under national and convenient flag; with a considerable amount of newbuilding orders especially in the Far East. Shipping families have also given high importance to the education of their new generations whom most of them are currently in charge of their family business speaking more than one language.

The need of crew has also been expanding in line with the fleet expansion; we have established a maritime university PİRİ REİS which has accepted her first students and started education this year.

We are closely watching the world economy and supply / demand trends to come out of the current crisis. As you may also closely monitor the world GDP; the expectation for GDP growth in 2010 is expected as 3.5% more than the 3.3% which we have witnessed in 2008. From the tonnage supply perspective, it is indeed difficult to assess the order cancellations.

However it is noted that out of the 890 dry bulk vessels planned to join the world fleet in 2009; only 54.98% of this orderbook has been realized until 14th October 2009; thus 45.02% of orders have not been realized.

In reference to the tanker segment; out of the 533 tanker orderbook; 91.81% has been realized; which led to a cancellation of the orderbook at 8.19%. In the container market which has been drastically effected from this crisis and believe Hamburg hosts major players in this field; 49.38% of 991 vessel orderbook has been realized year to date which led to 50.62% cancellations. These statistics are encouraging in respect to the expected nightmare in sense of the tonnage supply.

I can at least think that 2010 should not be a worsen year than 2009 based on these figures and ever rising demolition activity. ☒

Bugün, 1989 yılında başlayan denizcilik alanındaki ilişkilerin 20. yılı dönümüne giriyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti 1989 yılında yatırım kanunlarında önemli değişiklikler gerçekleştirdikten sonra, daha önceleri Türk bayrağı taşıyan gemilerin finansmanına sıcak bakmayan uluslararası bankacılık kuruluşlarının dikkatini çekmeye başladı.

O zamanlar bugünkü HSH Nordbank'tan alınan ilk destekten sonra, filo büyütme ve özel yatırım gelişmeleri yoluyla Hypo Vereins Bank, Deutsche Bank, Commerzbank, BremerLandesbank ve Bernberg Bank gibi birkaç banka daha bu piyasaya girme şansına sahip oldu.

Türkiye'de 2001 yılında yaşanan bankacılık krizinden sonra toparlanan yerel bankalar da, özellikle yükselen piyasalarla birlikte denizcilik sektörüyle ilgilenmeye başladı.

Başlangıçta yerel bankalarımızın oluşturduğu ancak köprü kredilerinden öteye gidemeyen finans sendikasyonları gelişerek, zaman içinde post finansman kredilerine dönüştü ve milyar dolarlık portföylere ulaştı. Bugün ise daha önce isimlerini belirttiğim saygın Alman Bankalarının yanı sıra, Denizbank, Garanti Bankası, Yapı Kredi Bankası ve Finansbank gibi piyasalarımızı yerel olarak destekleyen kurumlara sahip olmaktan da gurur duyuyoruz.

1989 yılına kadar ulusal filoyu ancak devlet tarafından kontrol edilen bankalar aracılığıyla finanse edebilen Türk denizciliği son 20 yıldır gelişerek finansman ihtiyacını yerel ve uluslararası bankalardan temin edebilen bir sektör haline geldi.

Geniş bir açıdan bakıldığında bugün Türkiye'nin son teknolojilerle donatılmış modern tersanelere sahip olduğu, hem ulusal hem de kolay bayrağa sahip gemilerden oluşan filosunun 15 milyon dwt'e ulaştığı ve özellikle Uzakdoğu tersanelerinde hatırı sayılı sayıda yeni inşa siparişlerinin bulunduğu bir gerçek. Denizcilikle uğraşan ailelerin de yeni nesillerinin eğitime büyük önem verdi ve bu yeni nesil konuştukları birkaç dille aile şirketlerinin başına geçti.

Filonun genişlemesiyle birlikte vasıflı gemi personeline duyulan ihtiyaç da aynı oranda artış gösterdi. Bu yıl ilk öğrencilerini kabul edip öğretime başlayan PİRİ REİS adında bir denizcilik üniversitesi kurduk.

İçinde bulunduğumuz krizden çıkmak için dünya ekonomisini ve arz/talep trendlerini yakından takip ediyoruz. Sizler de dünya GSYİH'sini yakında takip ediyorsunuzdur. 2010 yılında GSYİH'nin yüzde 3.5 büyümesi bekleniyor. Bu rakam 2008 yılında yüzde 3.3'ten daha fazla. Tonaj arz açısından baktığımızda, sipariş iptallerini değerlendirmek gerçekten güç.

Bununla birlikte, 2009 yılında dünya filosuna katılması planlanan 890 kuru dökme yük gemisinin yalnızca yüzde 54.98'i 14 Ekim 2009 tarihine kadar gerçekleşebildi. Dolayısıyla sipariş defterinin yüzde 45.02'sinin gerçekleşmediğini görüyoruz.

Tanker segmentinde ise toplam 533 gemiden oluşan tanker sipariş defterinin yüzde 91.81'i gerçekleşmişken, yüzde 8.19'u iptal edilmiş durumda. Krizden büyük oranda etkilenen ve Hamburg'un bu alanda dünyanın en büyük oyuncularına ev sahipliği yaptığı inandığım konteyner piyasasında toplam 991 gemiden oluşan sipariş defterinin yüzde 49.38'i gerçekleşirken, yüzde 50.62'si iptal edildi. Bu istatistikler tonaj arzı anlamında beklenen kabus açısından ümit verici.

Bu rakamlara ve sürekli artan gemi söküm faaliyetlerine dayanarak en azından 2010 yılının 2009'dan daha kötü olmayacağını düşünüyorum. ☒