



KÜRESEL NAVLUN PİYASALARININ BUGÜNÜ VE YARINI

HARUN ŞİŞMANYAZICI
Ekonomist-Öğretim Görevlisi
DENİZ EMNİYETİ DERNEĞİ

8 Aralık 2022

- 
- **GELECEĞİ BİLMİYİZ, ANCAK TAHMİN EDEBİLİRİZ. BUNUN İÇİN BUGÜNÜ VE GEÇMİŐİ İYİ İNCELEMEMİZ GEREKİR. BİZE GELECEĞİ GEÇMİŐ SÖYLER.**

- **NAVLUN PİYASALARINI TAHMİN EDEBİLMEK YADA BUGÜNÜNÜ DEĞERLENDİREBİLMEK İÇİN ELİMİZDE İKİ TEMEL UNSUR BULUNMAKTADIR;**

GEMİ TONAJI TALEBİ ve GEMİ TONAJI ARZI

2017-2023 Yılları Arasında Gerçekleşen ve Tahmini Küresel Deniz Taşımacılığı

Milyon ton

•	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
•	11.644	11.968	12.020	11.624	12.008	12.114	12.379
•	%3.9	%2.8	%0.4	-%3.3	%3.3	%0.9	%2.2

Milyar ton mil

•	55.569	57.238	57.645	56.841	58.695	59.401	61.267
•	%5.0	%3.08	%0.7	-%1.4	%3.3	%1.2	%3.1

Dünya Yük Filosu; Yıl sonu itibari ile Milyon dwt, 2022 ; 1.Ekim itibari ile

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
•	1.900,3	1.981,8	2044,8	2.107,7	2.156,6*	2.243,1(tahmini)(2.173)
•		%4.28	%3.17	%3.0	%2.32*	%3
•	Not;2022 yıl sonu tahminen 2.177,6 dwt, artış oranı %3.32 olacaktır.2023 de norma artış %3 , Operasyonel %0.21 azalacaktır.					

EEXI ve CII HIZ DÜŞÜRME VE DERATING KÜRESEL FİLODA 70 MİLYON DWT'E YAKIN AZALMA YARATACAKTIR.

2023 Tahmini filo rakamı 2022' yılı tahminine 2022 de 23.2 milyon dwt ,2023 de 85.3 milyon dwt ilave yeni gemi teslimi ve 21 Milyon dwt hurdaya çıkacağı varsayılarak tahmin edilmiştir. Ancak EEXI uygulaması gereği küresel filonun %75'inin buna uygun olmadığı dikkate alındığında hız düşürme yada derating ile küresel filonun operasyonel olarak 70 milyon dwt azalacağı tahmin edilmektedir.

- Küresel Tanker Filosu Ortalama 11.4, Kuru Dökme Yük Tonajı 11.6, Konteyner Tonajı 14.1 yaşındadır.
- Tanker Filosunun %70, Bulkerların %80'ini ortalama küresel filonun %75'i EEXI ve CII için uygun olmayıp, uygunluk için diğer alternatif önlemler meyanında hız düşürümü yada derating yapılacaktır.
- EEXI –CII nedeni ile Tanker filosunda hız düşürme ile tonaj arzı %1 civarında azalacaktır.(Küçük ve büyük tonajda eser miktarda fazladır %1.3 gibi), Konteyner filosunda %5-15 arasında olup ortalama %8 alınmıştır. Kuru dökme yük filosunda ise bu oran %3-4 arasında olup, %4 alınmıştır. Bazı kaynaklarda full küresel filo için %7 kullanılmaktadır. Kasım başı küresel filo miktarı ,segmentlerine göre ayrı ayrı tenzil edilerek toplam 70 milyon dwt tonaj kaybı hesaplanmıştır. % indirim oranlarının hesaplanmasında ortalama %75 uygunsuzluk dikkate alınmıştır. Buna göre operasyonel filo 2.173.000.000 dwt ,artış oranı ise - %0.21 olacaktır.

- **BU NEDENLE TAŐITANLARIN 2023 DE YENİ BİR TONAJ SIKINTISI KONUSUNDA DİKKATİ ÇEKİLMEKTEDİR. TERSANELERDE DE YENİ SİPARİŞLER İÇİN YER OLMAYIP 2024'E KADAR DOLUDUR**

- 2022'DE NAVLUN PİYASALARI BAZI SEGMENTLERDE 2021'E GÖRE İYİ (TANKER ve GAZ) BAZI SEGMENTLER İSE KÖTÜ OLMUŞTUR(ÖRNEĞİN KONTEYNER VE KURU DÖKME YÜK PİYASASI)

- 2022'DE GENEL OLARAK KÜRESEL DENİZ TAŞIMACILIĞI TALEBİ ARTSA DA TONAJ DAHA FAZLA ARTTIĞINDAN NAVLUNLAR GERİLEMİŞTİR. KISACA TALEP ARTIŞ ORANI DÜŞÜK, TONAJ ARTIŞ ORANI YÜKSEK OLMUŞTUR.

TALEP

Segmentlere Göre 2022 de Küresel Deniz Taşımacılığı Tahmini Talep Artışı (Kasım Başına göre) aşağıdadır

- Ham Petrol %4
- Petrol Ürünü %2
- Kuru Dökme- %0.36 (Demir Cevheri -%1.3,Kömür %0.1,Grain -%3.2,Minor %0.54)
- Konteyner %0
- Gaz %5
- Diğer %1

ARZ

2022 Ekim başına kadar olan duruma göre ; Önemli segmentler itibari ile gemi tonajında dwt olarak artış oranı aşağıdadır (Konteyner teu olarak)

- Tanker %2.9(Geçen sene %1.7)
- Kuru Dökme Yük %2.4(Geçen sene %3.6)
- Konteyner %3.6 (Geçen sene %4.5)

- 2022 'DE 3 ÖNEMLİ PİYASADA TAHMİNİ ARZ VE TALEP ARTIŞ ORANI MUKAYESESİ

ARZ ARTIŞ ORANI

- Tanker %2.9
- Kuru Dökme yük %2.4(%3.6)
- Konteyner %3.6(4.5)

TALEP ARTIŞ ORANI

- %4 (2021; 2.859.Mil.ton,;2022; 2.958 Mil.t)
- - %0.36 (2021;5.465Mil.t, 2022;5.442 Mil.t)
- %0 (2021 1.868 mil. Ton, 2022 1.866 Mil.t)

- **NEDEN 2022'DE TALEP HEM GENEL HEMDE BAZI SEGMENTLER BAKIMINDAN 2021'E GÖRE GERİLEME TRENDİNE GİRDİ VE BU 2023'DE DEVAM EDECEKTİR ?**
- -Küresel ekonomide soğuma ve azalma trendine giren küresel dış ticaret.(Beklenti %4.1 den %3.5'e indi)
- -Yüksek Küresel Enflasyon, hane halkının satın alma gücünü zayıflatmıştır. Enflasyon kalıcılık kazanmıştır.(%8-IMF)
- -Hane halkı servis sektörlerine harcama yapmaya geri dönmüştür.
- -Kovid 19 salgın olmaktan çıkarak, normalleşmeye başlamış ve stok politikası azalarak, bu sefer stokların kullanımını başlamıştır.(Talepte normalleşme)
- -Çin ithalatını kısarak ihtiyacını iç üretim ile karşılamaya başlamıştır. o kovid politikası nedeniyle bölgesel kapanmalar ekonomiyi küçültmüştür. Hava kirliliğini azaltmak için çelik üretimini azaltmıştır.(%0.09)
- -Avrupa+İngiltere(-%8) ve Japonya'nın da(-%6) çelik üretimi düşmüştür.
- -Rusya-Ukrayna savaşı
- -Devam eden personel ve emtia temini sıkıntısı(chip,araba,bazı yedek parçalar ,gübre vb)

• KÜRESEL EKONOMİ-ULUSLARARASI TİCARET* -KÜRESEL DENİZ TAŞIMACILIĞI

DÜNYA EKONOMİSİ İLE KÜRESEL TİCARET VE KÜRESEL TİCARET İLE KÜRESEL DENİZ TAŞIMACILIĞI ARASINDA SAĞLAM BİR KORELASYON BULUNMAKTADIR. DOLAYISI İLE ARİSTO MANTIĞI İLE DÜNYA EKONOMİSİ İLE KÜRESEL DENİZ TAŞIMACILIĞI ARASINDA DA BU KORELASYON BULUNMAKTADIR. ANCAK BAZEN İKTİSADİ BOZULMALAR ,SAVAŞLAR,KAOSLAR KAOS TEORİSİNE VE KELEBEK ETKİSİNE GÖRE DENİZ TAŞIMACILIĞINI OLUMLU DA ETKİLEYEBİLİR. KOVİD 19 ve UKRAYNA-RUSYA SAVAŞI NEDENİYLE BUNU BİR KEZ DAHA GÖRDÜK

*Mal ticareti(Goods)

- **2017-2023 KÜRESEL EKONOMİ(GSYİH)-ULUSLARARASI TİCARET- KÜRESEL DENİZ TAŞIMACILIĞI % DEĞİŞİM**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
• Küresel GSYİH	%3.38	%3.2	%2.6	-%3.4	%5.8	%3.2	%2.7
• Küresel Ticaret	%4.8	%3.2	%0.5	-%5.2	%9.7	%3.5	%1.2
• Küresel Deniz Taş	%3.9	%2.8	%0.4	-%3.3	%3.3	%0.9	%2.2

2023 artış yüzdeleri tahmini olup, farklı kurumlara aittir. Aşağıda açıklanacak verilere göre 2023 de deniz taşımacılığında %2.2 artışın gerçekleşmesi düşük bir ihtimal gibi gözükmemektedir. Trend aşağı yönlüdür.

- **KÜRESEL EKONOMİ VE ULUSLARARASI TİCARET 2022 İKİNCİ YARISINDA 2021'E GÖRE AZALMA TRENDİNE GİRDİ.**
 - **-Küresel ekonomik büyüme ve küresel dış ticaret daralmaya başladı**
 - **-2022'nin ilk yarısında küresel eşya ticareti %4.7 arttı, küresel ekonomi 1.ci çeyrekte %4.2 ,İkinci çeyrekte %3.1 büyüdü, ABD Çeyrek bazda 1.ci çeyrekte -%1.6, ikinci çeyrekte -%0.6 daralarak, teknik resesyona girse de, 3.cü çeyrekte %2.6 ,yılık olarak ise 3 çeyrekte sırası ile %3.5,%1.6,%1.8 büyümüştür.**
 - **Euro bölgesi yıllık sırası ile %5.4, %4.0 ve %2.1 ,çeyrek bazda %0.6,%0.8,%0.2 büyümüştür.**
 - **Çin Yıllık %4.8,%0.4,%3.9 çeyrek bazda ise %1.6,-%2.7 ve %3.9 büyümüştür.**
- TREND AŞAĞIYÖNLÜDÜR.**

• SONUÇ

2022'nin ilk yarısında ABD ve Avrupa ekonomik büyüme bakımından iyi olsa da Çin negatif bölgeye girmiş, Rusya ve Ukrayna Savaşı yüzünden CIS ve Doğu Avrupa ülkeleri negatif bölgede olmuştur. Küresel ekonomi şu an zayıflama trendinde olsa da ilk yarıda ,uluslararası dış ticaret gibi iyi olmuş ,ikinci yarıdan sonra momentum terse dönmüştür.

NEDEN KÜRESEL EKONOMİ SOĞUYOR ?

- **-Sıkı Para ve Maliye Politikası tedbirleri ve Yapısal İyileştirmeler**

Yüksek küresel enflasyon artışının devamını ve kalıcı olmasını önlemek üzere başat ekonomilerin sıkı para politikası tedbirleri uygulayarak ekonomiyi soğutmaları. ABD'de enflasyon Haziran ayında %9.1, Ekim ayında %7.7, Euro bölgesinde Ekim ayında %10.7 olmuştur.

IMF'in Kasım Raporunda küresel enflasyon ile ilgili beklentisi 2022 için %8, 2023 için ise %6.5 dur. 2024 de ise %4.1 olması tahmin edilmektedir.

FED önce parasal genişleme miktarını düşürerek bunu sonlandırmış, sonra Mart ayında faiz artışlarına Haziran ayında bilanço küçültme işlemlerine başlamıştır. ABD'yi faiz artırım hususunda AB ve İngiltere olmak üzere diğer ülkeler de takip etmiştir. Para ve kredi imamlarının sıkılaşması talebi azaltmıştır.

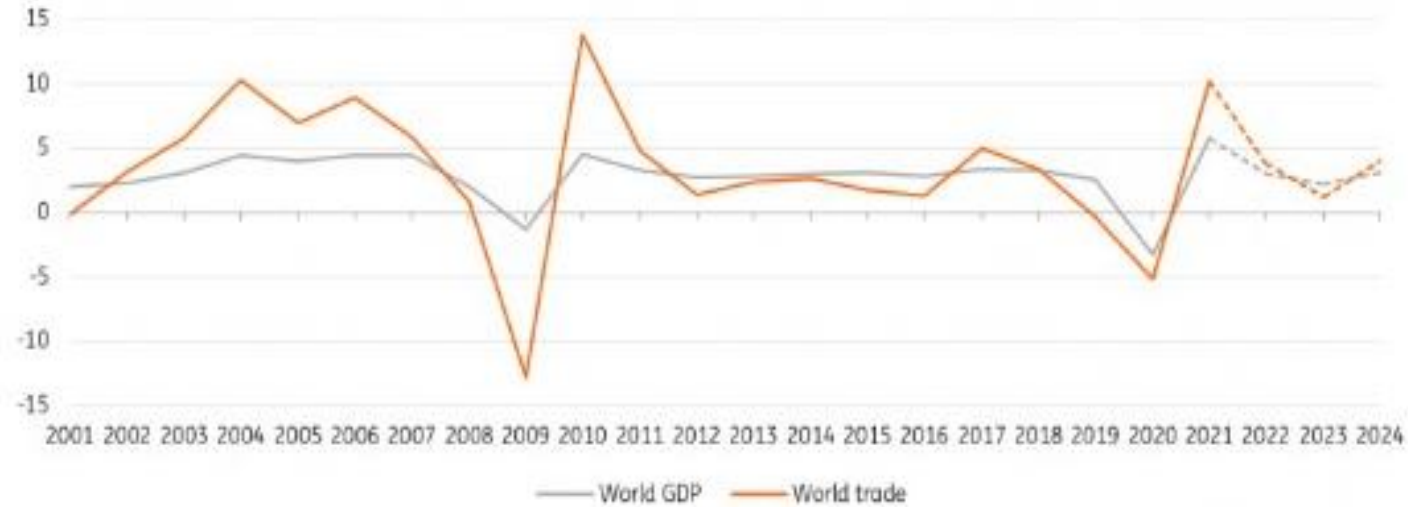
ABD politika faizi % 3.75-4, Euro Bölgesi %2, İngiltere %3

- **- Kovid 'in pandemiden endemiye dönüşmesi ve kontrol altına alınması nedeniyle hane halkının tüketim alışkanlıklarının normale dönmeye başlaması**
- **-Önceden yapılan stokların eritilmesi, bazı girdilerin teminindeki sıkıntı**

- **ULUSLARARASI TİCARET AZALIYOR.**
- Normalde uluslararası ticaret artış oranı ./ küresel GSYİH artış oranı yani çarpan 2-3 , son yıllarda ise 1 yada biraz altında olurken, 2023 de tahminen KÜRESEL GSYİH artış oranının yine geriden takip edecektir.

Growth in world trade will stay slightly behind world GDP in 2023

Global goods trade volume (% YoY)

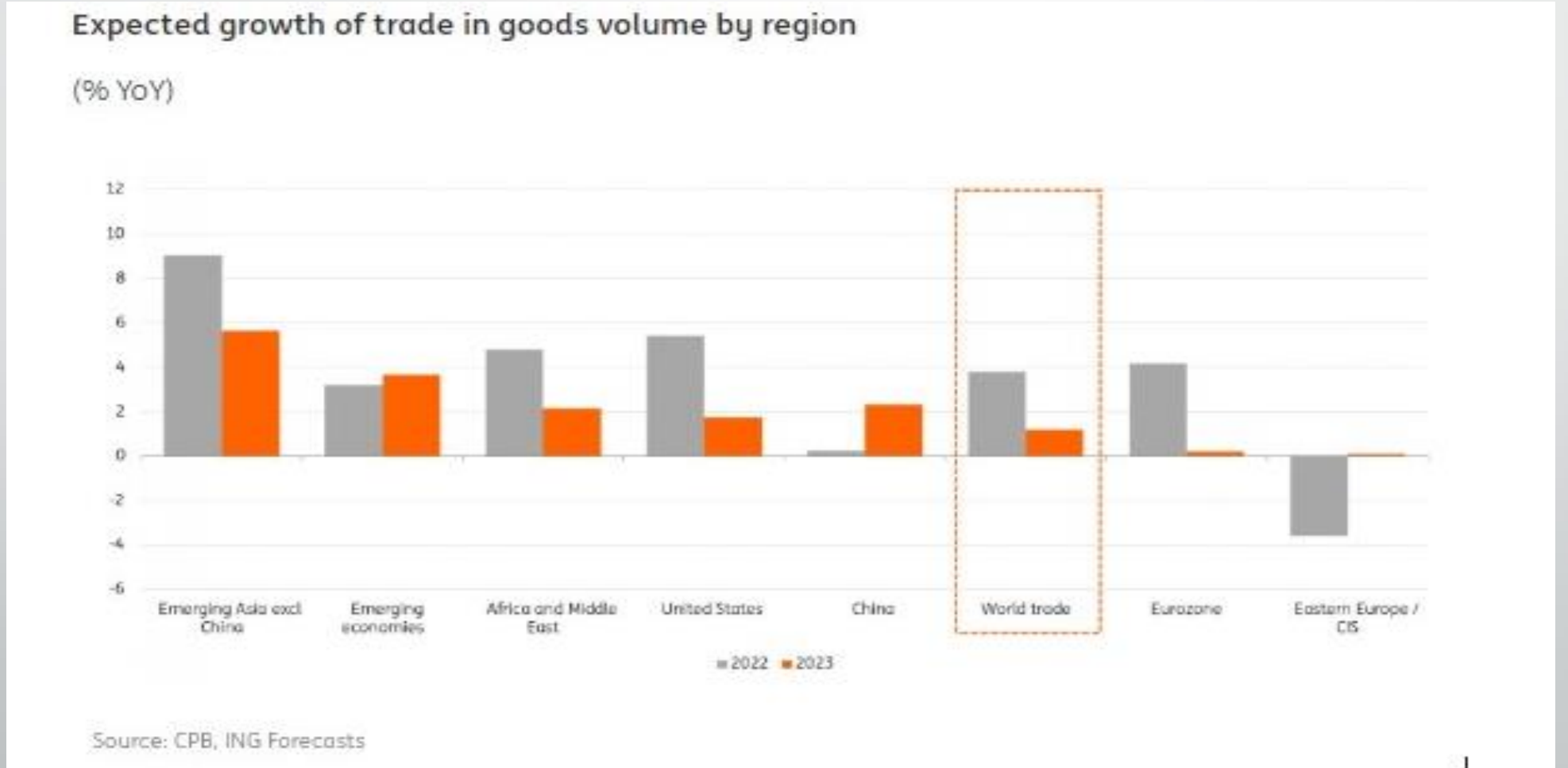


Source: Refinitiv, ING Forecasts

• NEDEN ULUSLARARASI TİCARET AZALMAKTADIR ?

- -Yüksek enflasyon
- -Çin'in arbitraj politikasına son verip kendi kaynaklarına yönelmesi(2023 de Çin'in ticaretinin artacağı beklenmektedir.)
- -Korumacı politikaların artması(Biden, Trump'ın Çine karşı politikasını devam ettiriyor.)
- -Üretim sıkıntısı
- -Kuraklık
- -Rusya-Ukrayna Savaşı, bazı mal ticaretine olumlu katkı sağlarken bazılarına negatif etki yapmaktadır.
- -Küresel ekonomide GSYİH artış oranında zayıflama. Dolayısı ile kişi başı gelirde azalma

2022 ve 2023 Yıllarında Uluslararası Eşya (Mal) Ticaretinde Bölgeler İtibari İle Büyüme Oranı Tahmini



- Yukarıdan da anlaşılacağı üzere sadece Yükselişte Olan Ülkeler ve Çin 2023 de 2022 ye göre iyi gözükmemektedir. Ancak Yükselişte Olan Ülkelerin iyiliği de Çin'den kaynaklanmaktadır. Doğu Avrupa'da da savaşın hızını kesmesi ile 2022 ye göre nispi bir iyileşmenin olması beklenmektedir. Ancak genel trend 2022 ye göre 2023 de gerileme olup küresel eşya ticareti 2023 de sadece %1.2 artacaktır.

- **2022 'NİN İKİNCİ YARISINDA KONTEYNER VE KURU DÖKME YÜK PİYASASINDA MOMENTUM ÖNCE DURMUŞ VE SONRA GERİLEMEYE BAŞLAMIŞTIR.**
- 2022'de Gemi Tonajı Arzı Artış Oranı Gemi Tonajı Talebi Artış Oranından Fazla Olmuştur
- 2022'nin ikinci yarısında özellikle Konteyner ve Kuru Dökme Yük Piyasasında 2021 ve 2022'nin İlk yarısına göre görece azalmasının nedeni talepteki zayıflamanın yanı sıra Gemi tonajı arzındaki artıştır.

NEDEN 2022'DE GEMİ TONAJI ARZI ARTMIŞTIR ?

- -**Ekim başı** itibari ile Küresel Yük Taşıma Filosu 2021 sonu değeri olan 2.107.7 Milyon dwt'den 2.156.6 Milyon dwt'e çıkmıştır. **Yani %2.3 artmıştır.** Takiben yılın ikinci yarısında 23.2 Milyon dwt ilave olacaktır. 2022 de 10.8 milyon dwt hurdaya çıkmıştır. Yıl sonuna kadar yaklaşık 2 milyon dwt daha hurdaya çıkarsa net 21 milyon filoya ilave olacaktır. Buna göre 2022 sonu Küresel Ticari filo 2.177.6 milyon dwt olacaktır. 2023 sonunda ise tahminen 2.243.1 dwt olacaktır. Operasyonel olarak ise 2.173.1 milyon dwt olacaktır. Artış oranları ise 2022 de tahminen %3.32 ,2023 de ise %3 (Operasyonel -%0.21) olacaktır.
- -**Siparişteki yeni gemi teslimleri**
- -**Hurdaya çıkan tonaj miktarında azalma**
- -**Kovid 19 un etkisini azaltması nedeni ile limanlardaki sıkışıklığın ve yığılmaların tam olarak ortadan kalkmasa da azalması böylece gemilerin sefer sürelerinin kısalması . Liman sıkışıklıklarının tam olarak 2023'den önce bitmesi beklenmemektedir. Ekim ayında ticari filonun hala %7 si limanlarda sıra beklemekte ve yük miktarının %11'i limanlarda konteyner gemisi beklemekteydi.**
- -**Konteyner sıkıntısı yoktur, bu sefer boş konteynerlerin depolanması için yer sıkıntısı ortaya çıkmıştır.**

YENİ SİPARİŞLER

- -Tanker ve Kuru Dökme Yük Siparişleri azalmış ancak konteyner siparişleri artmıştır.
- -Sipariş defteri kayıtlarına göre Kasım başında siparişte 210 milyon dwt gemi bulunmaktadır.
- -Bu siparişlerin 23.2 milyonu 2022'de, 85.3 Milyonu 2023'de, 101.5 Milyonu 2024 + teslim edilecektir.
- -2024-2025'e kadar tersaneler doludur.

- **2022 İKİNCİ YARISINDA KONTEYNER VE DÖKME KURUYÜK NAVLUNLARI DÜŞÜYOR.**
- **TANKER PİYASASI TERSİNE ARTIYOR**
- **-Tanker ve Gaz Piyasası 2022 de iyi olmuştur.**
- Rusya-Ukrayna krizi kömür dahil enerji malları taşıması talebinin 2022 içinde %4 artmasına neden olmuştur.
- Çin'in kömür ve ham petrol ithalatını azaltmasına rağmen bu gerçekleşmiştir. (Kasım başı itibari ile Çin'in Petrol ithalatı -%4, Kömür ithalatı -%14 gerilemiştir.)
- VLCC 'lerin sefer esası ile ortalama günlük getirisi ;

2020 'de 53.145 usd, 2021'de 3.218 usd ,2022 'de 14.525 usd 21 Ekim itibari ile 79.496 usd olmuştur.

- Aframax'larda ise günlük getirisi;
- 2020 de 22.161 usd, 2021 de 8.242 usd 2022 de 46.360, 21 Ekim 2022 de 72.599 usd olmuştur.
- Ancak 1 yıllık time charter rateleri 28 Ekim 2022'de VLCC ler için usd 42.000 gün, Aframax 'lar için usd 32.500 usd idi

KURU DÖKME YÜK PİYASASI

- Dökme Kuru Yük Piyasası 2021'e göre 2022 İkinci yarısında gerilemiş, Fakat 2020 ve 2019' a göre iyi olmuştur.
- 2021'in iyi segmentlerinden biri olan kuru dökme yük piyasası BDI olarak 4 Ekim 2021 de 5500 puanların üstünü görmüş , ancak bilahare düşerek 24 Ocak 2022 de 1408 puana inmiş ,fakat 16 Mayıs 2022 de yeniden 3389'a çıkmıştır. 31 Ağustos 2022 de 965' lere kadar gerilese de şu an(6 Aralık 2022) 1323 puan seviyesindedir. Yani 5500 puanlardan 1323' lere düşen bir trend görülmektedir.(18 Kasımda ise 1.189 puana gerilemiştir.)

- **Spot Piyasada 2020-2022 Ekim Arasında Sefer Esası ile Yapılan Taşımalarda Elde Edilen Navlunların Usd Cinsinden Günlük Getirileri Aşağıdaki Verilmiştir.(Gemi tipi olarak standart gemi tipi seçilmiştir. Eco,scrubber'lı,eco-scrubber'lı gemiler dışta tutulmuştur.)**
- | Gemi Türü | 2020 | 2021 | 2022 | 28.Ekim |
|-----------|--------|--------|--------|---------|
| Capesize | 10.677 | 28.038 | 11.998 | 11.573 |
| Panamax | 10.407 | 26.033 | 19.879 | 14.614 |
| Supramax | 9.511 | 22.264 | 19.002 | 19.457 |
- **Cape Trip Charter rateleri 2021 de usd 33.200 gün 2022 de usd 17.716 gün 21 Ekimde usd 17.875 gün olmuştur. Supralarında Trip Charter rateleri biraz yüksek usd 23.088 gün, Panamax'ların usd 20.025 gün olmuştur(21 Ekim değerleridir)**
- **2022'de Panamax, Supra ve Handy 10 aylık ortalama rateleri Capelerin üstünde seyretmiştir.**

Gerilemenin nedenleri;(2022 de tahmini Kuru Dökme Yük artışı %0.36)

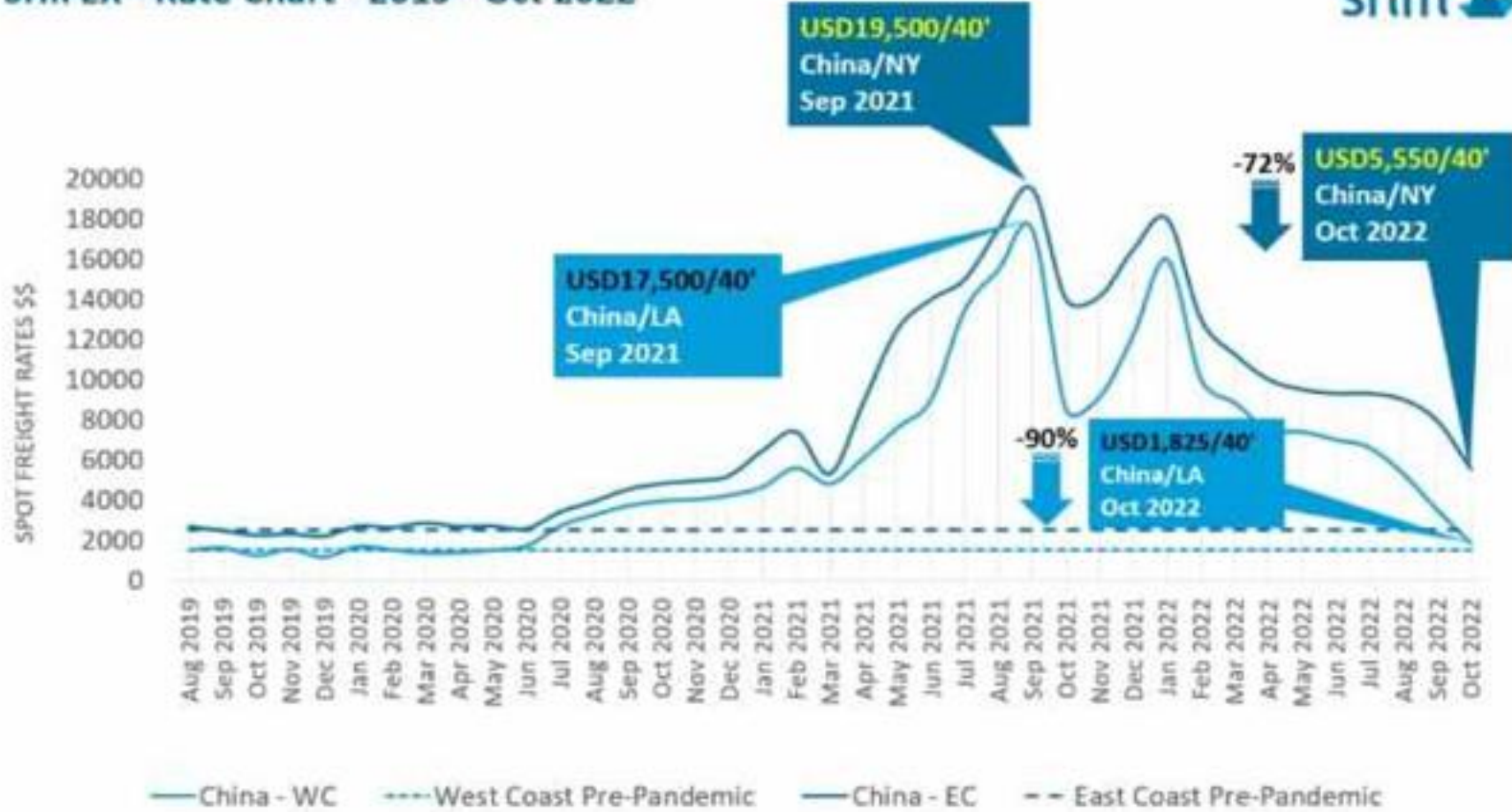
- **-ÇİN'in ,Avrupa'nın ve Japonya'nın ve Toplam küresel çelik üretiminde gerileme (%2)**
- **-Tahıl üretim ve taşımalarında gerileme**
- **-Demir cevheri taşımalarında gerileme(%1)**
- **-Kömür taşımaları ton mil olarak ve Avrupa'nın ithalatı artsa da miktar olarak aynı kalmıştır.**
- **-Minor bulk sadece %0.54 artmıştır. Sonuç; düşük dry bulk taşıma talebi**
- **Buna karşın tonaj**
- **Miktar ve sayı olarak %2.4 artarak 13.048 adet,968.020.000 dwt olmuştur.**



- **KONTEYNER PİYASASI**

- **2020 Ağustos ayından beri ana rotalarda çok iyi bir momentum yakalayan bu piyasa navlun ve kar rekorları kırdıktan sonra 2022 Mayıs ayından itibaren zayıflamaya başlamış ve giderek spot navlunlarda azalma hızlanmıştır. Bununla birlikte mevcut navlunlar hala Pandemi öncesi duruma göre iyidir.**

SHIFEX - Rate Chart - 2019 - Oct 2022



Çin'den(Shanghai) Avrupa'ya TEU navlunu usd 2102'ye gerilemiştir. Bu yılın başında aynı rotada FEU'in navlunu usd 13.000 'ler düzeyindeydi,2022'nin ikinci yarısında 40HC navlunu(çıplak navlun usd 2220'ye düşmüştür.

Aralık ilk haftası itibari ile ,spot konteyner navlunları

- 2021 ortasındaki en üst seviyesi dikkate alındığında SCFI 5000 puandan 2022 Aralık başında 1171.36 ya düşmüştür. CCFI ise 2021 deki rekor seviyesi olan 3550 puan dan Aralık başında 1464.76 ya düşmüştür.
- Bununla birlikte long term kontratlarla çalışan taşıtanlar navlunlardaki bu düşüş ve yükselişlerden pek etkilenmemektedirler.
- Time charter ratesler ise Kasım başı itibari ile aşağıda verilmiştir.
- **Konteyner Piyasasında 6-12 Aylık Time Charter Ortalama Günlük Kira Birimleri**

Gemi Tipi/Kapasitesi	2019	2020	2021	2022 Temmuz	Ekim
• Feeder 1700 teu grd	8132	8165	33.803	53.300	14.000
• N.B 4400 teu g'less	11.164	14.151	67.081	120.100	25.000
• İnter.. 6.800 teu gls	20.362	21.470	78.451	139.200	51.000
• N.P 9000 teu gls eco	35.630	34.903	99.581	168.750	87.500

İnter;Intermediate, N.B ;Narrow Beam, N.P; Neo-Panamax

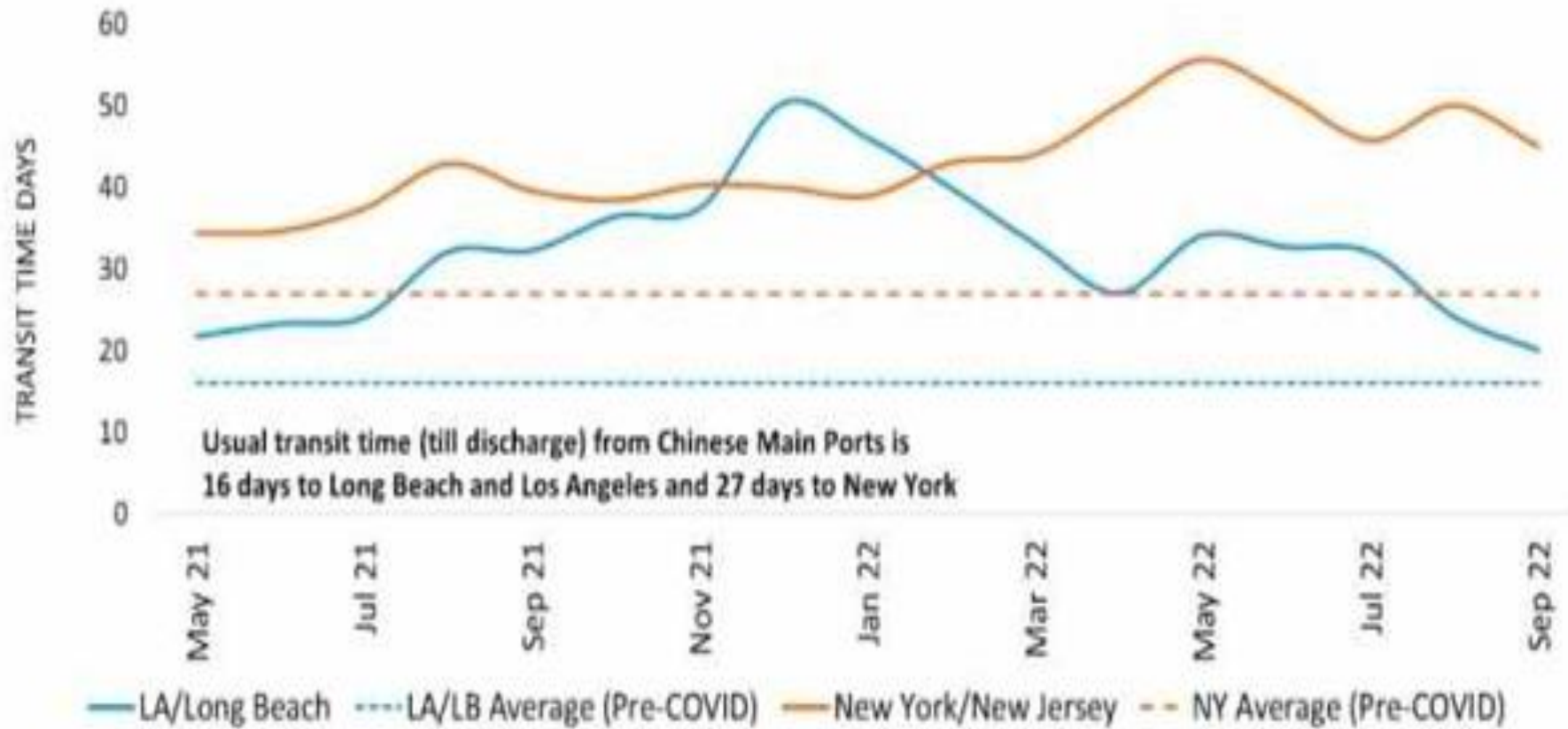
- Kaynak Clarksons Shipping Intelligence Weekly

2022'DE NEDEN KONTEYNER NAVLUNLARI DÜŞTÜ.

- -Yüksek enflasyon nedeni ile satın alma gücü zayıfladı.
- -Kovid 19 'ın hız kesmesi ve bölgesel olarak görülmesi nedeniyle tüketim kalıpları pandemi öncesine dönmeye başladı. Servis sektörlerine harcama arttı
- -2022 başında yükleyiciler/taşıtanlar 2021 den ağızları yandığı için stoklama politikası ile fazla mal talep edip stoklarından piyasa normale döndüğünde stoklarında çok mal olduğundan normale göre taleplerini azalttılar.
- -Gemilerin yükleme limanından tahliye limanında mal boşaltılana kadar olan transit time sürelerinin pandemi zamanına göre azalmaya başlaması, yeni gemi siparişlerinin teslimi ile piyasaya yeni gemi girişleri ve az hurdaya çıkış nedeni ile tonaj arzının artması
- -Bazı Emtia ve personel sıkıntısının etkileri.
- Ekonomiyi soğutma tedbirleri

- TANSİT SÜRESİ AZALDI;
- Konteynerlerin Çin'deki limandan yüklenip ,ABD Batı limanında(LA/Long Beach) tahliye edilinceye kadar olan transit süresi Aralık 2021'deki peak seviyesine göre %60 azalmıştır. Pandemi öncesi bu süre 16 gün iken KASIM başı itibari ile 20 güne düşmüştür.
- Aynı şeyi ABD Doğu kıyısı limanları için söylemek mümkün değildir. 22 Eylülde Newyork limanı için transit süresi 22 Eylüldeki duruma göre %13 artmıştır. Pandemi dönemi öncesinde 27 gün iken şimdi 45 gündür. Bu durum aşağıdaki grafikte gösterilmiştir.

Transit Time - 2021-2022 - China to US LA/Long Beach & New York



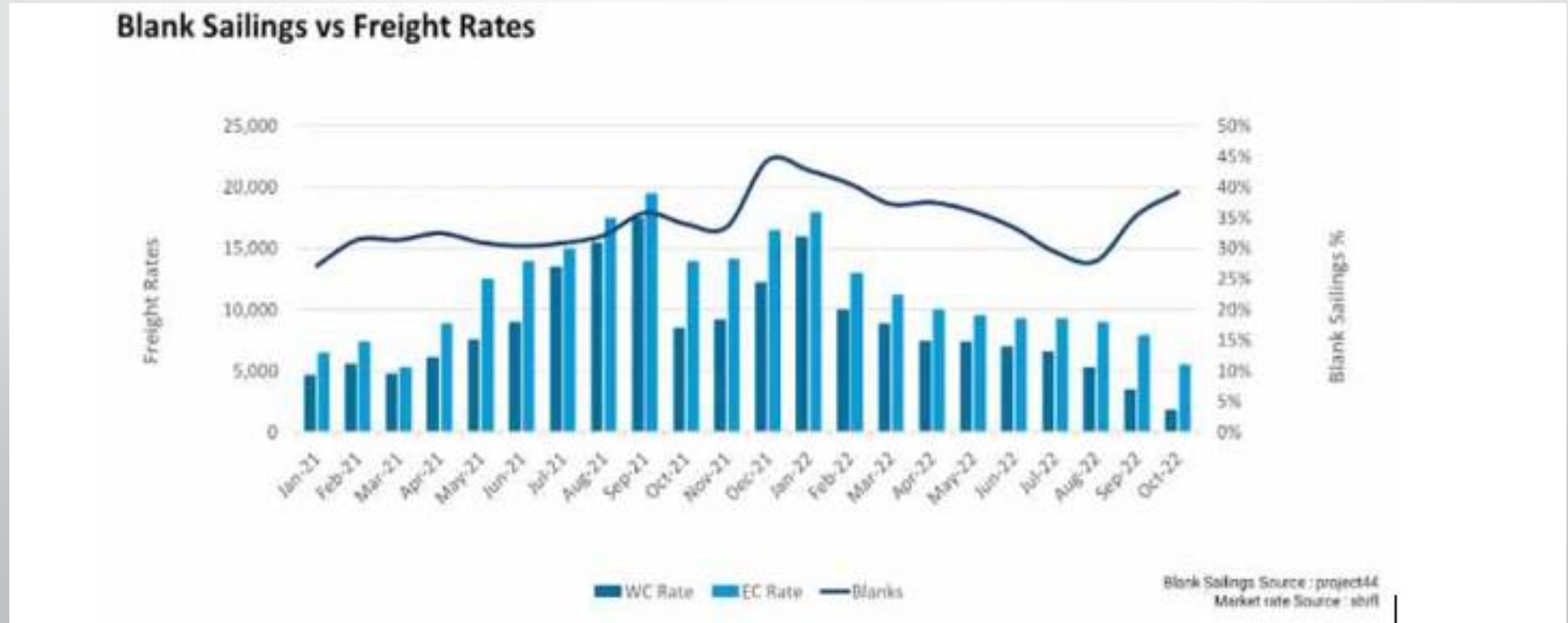
- ABD LİMANLARINDA KONTEYNERLERİN TERMİNALLERDEN ÇIKIŞ SÜRELERİ NORMALLEŞMİŞTİR.

Gerek Batı gerekse Doğu limanlarında boşaltılan konteynerlerin limanlardan çıkış süreleri pandemi öncesi süreye çok yakın olarak 4 güne düşmüştür.



Ancak bu sefer boş konteynerler özellikle ABD Doğu Limanlarında (Newyork)sıkıntı yaratmaya başlamış ve depolarda yer kalmamıştır. Buda limanlarda verimliliği düşürmüştür. Boş konteynerlerin depo kiralari yükselmeye başlamıştır.

- KONTEYNER ŞİRKETLERİ NAVLUNLARI BELLİ BİR SEVİYEDE TUTMAK İÇİN BLANK SAILING YAPMAYA YANİ SEFER ADEDİNİ DÜŞÜRMEYE BAŞLADILAR
- Ağustos ayında BLANK seferler %28 artmış iken Eylül ayının ilk haftasında %39 artmıştır.



- 2023'de BİZİ NE BEKLİYOR.
- Yukarıda açıklandığı üzere 2023 de küresel ekonomide ve uluslararası ticarete artış oranları bakımından bir azalma olacaktır. Küresel deniz taşımacılığında talep bakımından 2022'ye göre miktar olarak %2.2 , tonmil olarak %3.1 artış beklense de bunun gerçekleşmesi zor gözükmemektedir.

2022 2023 (Tahmini değerler)

- Küresel GSYİH Artış Oranı %3.2 %2.7
- Küresel Dış Ticaret " " %3.5 %1.2
- Küresel Deniz Taş. " " % 0.9 %2.2 (Miktar olarak)
- " " " " " " %1.2 %3.1 (Tonmil olarak)

- 2023 `de Küresel Deniz Taşımacılığında Mal Cinsleri Bakımından Artış Beklentisi

- 2022 2023 22%Değişim 23 %Değişim

Milyon ton

- Ham Petrol 1.928 1.967 % 4.0 %2
- Pet.rn 1.030 1.064 %2.4 %3.3
- Gaz 532 551 %4.7 %3.7
- Kimyevi 367 375 -%0.3 %2.3
-
- Konteyner 1.866 1.911 -%0.1 %2.4
-
- Demir Cev 1.497 1.510 -%1.3 %0.8
- Kömür 1.235 1.254 %0.1 %1.6
- Tahıl 511 535 -%3.2 %4.6
- Minor Bulk 2.199 2.248 %0.6 %2.2
- Top.KDY 5.442 5547 %0.36 %1.9
- Kaynak Clarkson

- **SONUÇ;**
- 2023 de Navlun piyasalarını talepten çok gemi tonajı arzı belirleyecek olup, bunda da EEIX ve CII'göre hurdaya çıkacak gemi tonajı ve hız düşürülmesi nedeni ile azalacak olan gemi tonajı arzı etkin rol oynayacaktır.
- Talep bakımından ise yukarıdaki açıklamalarımızın ışığı altında küresel iktisadi krizin boyutuna, Çin'deki durgunluğun ne şekilde gelişeceğine(Çin'deki daralmanın iktisadi olmasından çok politika gereği olduğu ileri sürülmektedir.) Jeopolitik risklere;Ukrayna- Rusya savaşının ne şekilde gelişeceğine, Çin- Tayvan gerginliğindeki gelişmelere, küresel ısınma ve iklim değişikliğine bağlı meterolojik vakalara bağlı olacaktır.

- Bu çerçevede küresel navlun piyasaları **%75 2022'nin** ikinci yarısı gibi olacaktır. Konteyner navlunlarının daha da düşmesine Hatlar Blank sailingler ve/veya tonajın bir kısmını laid up(hot laidup) yaparak karşı koymaya çalışacaklardır. %25 olasılıkla ise 2022 ikinci yarısından kötü ancak 2020 den daha iyi,yada 2022 den daha iyi ancak 2021'den daha iyi olmayacaktır. Tanker piyasası 2022 de iyi momentumu devam ettirecek ancak küresel ekonomi bir resesyona girerse gecikmeli olarak bu piyasa da bozulabilecektir.
- **BU ÖNGÖRÜLERİMİZ TAHMİNDİR. YATIRIM TAVSİYESİ MAHİYETİNDE DEĞİLDİR.**

İLGİNİZ VE TAKİBİNİZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİM.

Harun Şişmanyazıcı