



Sayı : 38591462 - 455.99 - 2020 - 1020

20/03/2020

Konu : Koronavirüs Salgınının Dünya Deniz Taşımacılığına Etkileri Hk.

Sirküler No :321

Sayın Üyemiz,

İlgi : Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyinin (The Baltic and International Maritime Council-BIMCO) 18 Mart 2020 tarihli ve bila sayılı e-posta yazısı.

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi(BIMCO) tarafından gönderilen ilgi yazıda, Koronavirüs salgınının 2020 yılı için küresel kapsamda deniz taşımacılığı faaliyetlerine olan olumsuz etkilerine değinilmekte olup, bu kapsamda deniz taşımacılığı piyasalarında 2020 tahminlerinin revize edilmesi konusundaki gelişmelere yer verilmiştir.

Yazıda devamla, koronavirüs salgınının küresel etkisinin yanı sıra deniz taşımacılığına önemli ölçüde etkileyen üretim sektörünü etkisi altına alacağı, bu bağlamda konteyner, dökme kuru yük ve tanker taşımacılığı piyasalarına muhtemel kısa, orta ve uzun vadedeki etkilerine dair öngörülerde bulunulmuştur. Bahse konu yazı ve Türkçe çevirisi Ek'te sunulmaktadır.

BIMCO tarafından yayımlanan koronavirüs ile ilgili duyurulara, BIMCO resmi web sitesi üzerinden (<https://www.bimco.org/covid19>) üyelik gerektirmeden erişim sağlanabilmektedir.

Bilgilerinizi arz/rica ederim.

Saygılarımla,

e-imza
İsmet SALİHOĞLU
Genel Sekreter

Ek:

- 1- İlgi Yazı Türkçe Çevirisi (3 sayfa)
- 2- İlgi Yazı (3 sayfa)

Dağıtım:

Gereği:

- Tüm Üyeler (WEB sayfası ve e-posta ile)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri ve Temsilcilikleri
- GİSBİR

Bilgi:

- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- İMEAK DTO Meslek Komite Bşk.



Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.

Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/LC5DJU>

Bilgi için: Serkan İNAL Telefon: 02122520130/157 E-Posta: serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr

Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - Beyoğlu - İstanbul Türkiye

Tel : +90 (212) 252 01 30 Faks: +90 (212) 293 79 35

Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr Kep: imeakdto@hs01.kep.tr.



Odamızda
ISO 9001:2015
Kalite Yönetim
Sistemi
uygulanmaktadır.



DENİZ TİCARET ODASI CHAMBER OF SHIPPING



- Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği
- KOSDER
- Yalova Altınova Tersane Gir. San. ve Tic. A.Ş.
- UND
- Gemi Brokerleri Derneği
- Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği
- WISTA Türkiye Derneği
- Gemi Sahibi Firmalar



Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.
Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/LC5DJU>

Bilgi için: Serkan İNAL Telefon: 02122520130/157 E-Posta: serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr

Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - Beyoğlu - İstanbul Türkiye

Tel : +90 (212) 252 01 30 Faks: +90 (212) 293 79 35

Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr Kep: imeakdto@hs01.kep.tr.



Odamızda
ISO 9001:2015
Kalite Yönetim
Sistemi
uygulanmaktadır.

(Serbest Çeviri)

BIMCO tarafından yayımlanan koronavirüs ile ilgili duyurulara BIMCO resmi web sitesi üzerinden (<https://www.bimco.org/covid19>) üyelik gerektirmeden erişim sağlanabilmektedir.

Koronavirüs Salgını Yanı Sıra Dünyada Neler Oluyor?

Jeopolitik gerginlikler, Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (Organization of Petroleum Exporting Countries) OPEC + ittifakını bozdu ve sonrasında da ham petrol tankeri spot navlun piyasası bundan büyük ölçüde etkilendi.

İttifakın bozulmasına müteakip meydana gelen ve ileride gelmesi muhtemel olaylar, Suudi Arabistan'ın küresel petrol pazarını etkisi altına almaya hazırlanmasının yanı sıra, özellikle petrol talebinin düştüğü bir zamanda, yakıt maliyetlerini de genel olarak daha düşürürken, ham petrol tankeri endüstrisine artı değer sağlayacaktır.

Ham petrol tankeri nakliye endüstrisinin petrol piyasasının jeopolitiğinden faydalanmasının tam aksine, koronavirüs salgınından daha yaygın olumsuz etkileri mevcuttur.

Diğer taraftan, ABD-Çin ticaret savaşının “Birinci Aşama” anlaşması vaatlerini yerine getiremiyor. Koronavirüsün etkilerinin öncesinde dahi, Çin ile ABD arasındaki “Birinci Aşama” anlaşması, Ocak ayında krizden etkilenen malların miktarını artırmadı. Bu açılış muhtemelen tüm yıl için gidişatı belirleyecek. Başarısızlık tek başına bir sürpriz olmayacak, ancak onun şiddeti kesinlikle öyle.

2019'da önemli ölçüde yavaşlayan küresel ekonomik faaliyetler 2020'de daha da azalacaktır. Bazı ülkeler düşüşe bile geçebilir. Ticaret / Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) çarpanı, yaşadığımız olağanüstü mevcut koşullarda bize bir rehber olmaktan uzak bulunmaktadır.

Teşvik Çağrısı

Küresel siyasi liderlerin şu anda sağlık ve güvenliği güvence altına almak için önlemler almaları ve 2021 yılı ortalarına kadar da piyasaları normale dönmesi için hazırlık yapılması büyük önem taşımaktadır.

Virüs kontrol altına alındığında geleneksel mali ve parasal teşvikler kısmen normalliği geri getirecektir. Asıl ihtiyaç duyulan ise, tüketicilerin ve şirketlerin alım gücünü güvence altına alacak ekonomik teşvik paketlerinin hayata geçirilmesinin sağlanmasıdır

Söz konusu önlemlerin alınması kamu maliyetlerini artıracaktır. Ancak gelecekte daha çok endişe edilmesi gereken konu, küresel durgunluğun yaygın işten çıkarmalar ve iflaslara sebep olmasıdır.

Kısa vadede bu durumdan en çok etkilenecek sektörün, hizmet sektörü olacağı kesindir. Ancak bu durum, deniz taşımacılığı için en önemli olan üretim sektörünü de büyük oranda etkileyecektir.

Tanker Taşımacılığı : İki Farklı Gerçek

- Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü ittifakının bozulması Suudi Arabistan ihracatını önemli ölçüde artırdığından talep kısa vadede olumlu yönde etkileniyor.
- Uzun vadede, korona salgını 2020 için küresel petrol talebini ortadan kaldırdı. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO), dünya tüketiminin 2020'de düşmesini bekliyor. Ulaşım talebi, özellikle de düşük ekonomik faaliyet nedeniyle jet yakıtı talebi azalıyor.

- Arz: Çin tersanelerinde yapılan yeni inşa sevkیاتlar, öncesinde tahmin edilenden biraz daha düşük olacaktır.
- Petrol ürün tankerleri için navlun oranları temelde düşük talepten olumsuz etkilenecektir. Halen BIMCO, yıl boyunca başa baş seviyelerinin üzerinde ortalama navlun oranları bekliyor.
- Ham Petrol tanker taşımacılığı için şuan navlun oranları iyi düzeydedir. Jeopolitik desteğin aşırı arz piyasasını rahatlatması durumunda muhtemelen navlun oranları bir önceki senenin altına inecektir.

Dökme Kuruyük Taşımacılığı: Çin destekleyici bir rol üstleniyor.

- Tüm kuru dökme malların ana ithalatçısı olan Çin, koronavirüs salgını kontrol altına alınırken sınırlı miktarda alım yaptığından bu durum, dökme yüke olan talebi olumsuz etkilemiştir. Buna rağmen Çin'in tekrar piyasalara dönmesiyle yıl içerisinde talebin de artacağı beklenmektedir.
- Kısa vadede, Çin'den gelen talebin zayıf yöndeki seyrinden en çok capesize sektörü olumsuz yönde etkileniyor. Capesize sektörüyle karşılaştırıldığında diğer kuru dökme yük sektörünün durumu nispeten daha iyi seviyededir. Zarar edilen navlun seviyeleri ile çalışılmaya devam edilirken Çin dışından taleplerle piyasa canlandırılmaya çalışılıyor.
- Orta vadede, Çin'de hayata geçirilecek teşvikler yurt dışından daha fazla fayda sağlayabilir. Şu anda salgınının merkezi olan Avrupa ve devamında salgının Kuzey Amerika'yı da etkisi altına alacağı düşünüldüğünde, Çin dışından gelen talepler bir nebze olsun iyileştirici etki yaratacaktır.
- Uzun vadede, normale kademeli bir dönüş olması beklenmektedir. Gelişmeler talep artışının olmayacağı, aksine daha da azalacağı yönündedir.
- Arz: Çin tersanelerinde yapılan yeni inşalar beklenenden biraz daha düşük olacaktır.
- Kuru yük gemileri navlun oranları düşük talepten dolayı olumsuz etkilenecektir. Salgın öncesinde BIMCO, 2020 için ortalama navlun oranlarının önceki yıla nazaran daha düşük olacağını belirtmiştir. Şimdi ise bu oranın daha da düşük olması beklenmektedir.

Konteyner Deniz Taşımacılığı : Negatif talep şoku, negatif arz şokunun yerini alıyor.

- Talep tüm yıl boyunca olumsuz etkilendi, bu da BIMCO'nun tahminini, düşük küresel talepten, eksi talebe revize etmesine sebep oldu.
- Bu krizin oluşumuna bakıldığında, talep oranlarının 1997-2007 yıllarında % 9.7 iken 2008'de + % 3.4, 2009'da % 9.5 olarak görüldüğü, 2008 mali krizinkine benzer oranlarda bir talep daralması beklenmediği belirtilmektedir. Bu krizin kaynağı finansal değildir ve işsizlik oranlarında olabilecek büyük artıştan kaçınmak pek çok teşvik planının ana hedefidir.
- Kısa vadede, Çin imalat sektörü üretime ara vermesinden sonra halihazırda toparlanmaya devam etmektedir. Rapor edilen verimlilik, kapasitenin yaklaşık% 60-75'ine karşılık gelirken - tedarik zinciri açısından aynı derecede kritik öneme sahip olan TIR sürücülerini tamamen geri çağırıldı.
- Orta vadede, Çin'deki geriye dönük ihracat siparişleri karşılanacaktır. İptal edilen sefer sayısı azaldıkça, boşta bekleyen filo sayısı da düşecektir. Avrupa ve Kuzey Amerika virüs dolayısıyla karantina altındayken yeni ihracat siparişlerinin devam edip etmeyeceğini ancak zaman gösterecektir.

- Uzun vadede, Avrupa ve Kuzey Amerika'nın karantina altında olması, tüketicileri evde tutar ve umulmaktadır ki geçici olarak işsizliği engeller. Sonuç olarak, bu süreçte talep düşecektir. BIMCO, günlük yaşama geri dönüşüyle talep artışını beklememektedir. Sadece normal navlun hacimlerine ulaşılmasına yönelik kademeli bir toparlanma görülebileceği öngörülmektedir. BIMCO, düzenli bir lojistik ağının oluşturulması açısından, 2020 yılında dünyadaki ithalat ve ihracat merkezlerinin, söz konusu etkiler nedeniyle büyük ölçüde kesintiye uğrayacağını beklemektedir.
- Arz: Çin tersanelerinde yapılan yeni inşalar beklenenden biraz daha düşük olacaktır.
- Spot navlun oranları, azalan kapasitenin olumlu etkisi nedeniyle şu anda Asya'nın dışında yapay olarak yükselmektedir. Kısa süre içinde ana işlemlerden kaynaklanan hizmet sözleşmesi görüşmelerinin, büyük perakendeci ve taşımacılık firmalarının, yaklaşan talep açısından dayanacak çok az sağlam zemine sahip olmaları nedeniyle mümkün olduğunca geç çözülmesi muhtemeldir.
- BIMCO, 2020 yılı için zaten geçen yılki seviyesinin altında ortalama navlun oranları beklentisi içinde bulunmaktaydı. Ancak bu seviyenin artık firmaların zarar edebileceği sürece girmesi beklenmektedir. Petrol fiyatlarındaki düşüş, arz-talep dengesinin bozulması, IMO 2020 kükürt uygulamasından kaynaklanan daha yüksek yakıt maliyetlerinin olumsuz etkilerini bir nebze olsun azaltılmaktadır.

Yaşanan fırtına sona erdiğinde

Küreselleşmenin yavaşlaması, 2008 mali krizinden bu yana gördüğümüzden daha da belirgin olabilir. Artan korumacı önlemler daha yaygın hale gelebilir. Küresel ve bölgesel tedarik zincirlerinde bazıları durumlarını yeniden değerlendirecek, bazıları yönlerini değiştirirken, bu durum kimilerinin yararına gelişirken kimileri de bundan zarar görecektir. Bu kriz, tedarik zincirinde öncesinde bilmediğimiz istenmeyen bazı güvenlik açıklarını da ortaya çıkarmıştır.

Ticaret / Gayri Safi Milli Hasıla çarpanı, küresel ekonomik faaliyetten kaynaklanan deniz taşımacılığı talebinde yön belirleyici olabilir. 2002-2008 yıllarında 1 olan ortalama çarpan 0.85'e (2011-2020) gerilemektedir. BIMCO'nun tahmini, çarpanın 1'in altında kalacağı yönündedir.

What is going on in addition to the coronavirus pandemic?

Geopolitical tensions that made the OPEC+ alliance break down, has subsequently made the crude oil tanker spot freight market erupt. The events that followed the breakdown - and those that are likely to follow, as Saudi Arabia is thoroughly preparing to flood the global oil market - will benefit the crude oil tanker industry specifically while driving fuel costs down more generally, at a time when oil demand generally drops.

In massive contrast to the benefits that the crude oil tanker shipping industry enjoys from the brutal geopolitics of the oil market, there are widespread negative impact from the coronavirus pandemic.

Moreover, the “Phase One” agreement, of the US-China trade war, [is not delivering on its promises](#). Even before the effects of the coronavirus, the “Phase One” agreement between China and the US failed to boost volumes of the implicated goods in January. This opening is likely to set the tone for the full year. The failure itself is no surprise, but the magnitude of it surely is.

Global economic activity, which slowed down significantly in 2019 will become even lower in 2020. Some nations may even fall into recession. The trade-to-GDP multiplier does not deliver guidance under such extraordinary circumstance which we currently experience.

A call for stimulus

It remains of utmost importance that global political leaders, take measures to secure health and safety right now, but also that they prepare for the eventual return to normality – hopefully no later than mid-2021.

Traditional fiscal and monetary stimuli will only partly bring normality back, when the virus is contained. What is needed on top of that are economic stimulus packages which aim at securing the purchasing power of consumers and corporates. Public debt will rise as such measures are costly – but you should worry even more about the future if widespread layoffs and bankruptcies results in a severe global recession.

The service sector of any economy is surely hit the most in the short term. But manufacturing, which matters the most to the shipping industry is greatly impacted too.

Tanker shipping: two different realities

- Demand is positively impacted on the short term, as the breakdown of the OPEC+ alliance has lifted Saudi Arabian exports dramatically.
- In the longer term, the corona pandemic has annihilated global oil demand for 2020. BIMCO expects world consumption will fall in 2020, year-on-year. Transportation demand is going down. Most significantly for jet fuel as a single commodity, more generally due to lower economic activity.
- Supply: new built deliveries from Chinese yards will be slightly lower than previously anticipated.
- Freight rates for oil product tankers will be negatively affected by the fundamentally lower demand. Still BIMCO expects average freight rates for the year above break-even levels.

- Freight rates for crude oil carriers are currently super strong, if/when the geopolitical support eases the oversupplied market is likely to deliver freight rates below the levels of last year.

Dry bulk shipping: The world excl. China delivers in a supporting role

- Demand is negatively impacted for the full year, as China – the main buyer of all dry bulk commodities – has limited purchases while the coronavirus outbreak is being contained. Still we expect demand to grow for the full year, picking up from current low-point when China returns to the market for commodities.
- In the short term, demand from China is still weak. The Capesize sector is feeling the most pain as significant iron ore demand remains to materialise. Other dry bulk sectors fare comparably better. While still experiencing loss-making freight rate levels they are buoyed by demand from outside China.
- In the medium term, Chinese stimulus may benefit domestically more than externally. Demand from outside China will hit a soft patch as Europe is now the epicentre of the pandemic and North America seems to be up next.
- In the longer term, a gradual return to normality is expected. No demand boost is expected to come around, as the events have not built up demand, merely destroyed it.
- Supply: new built deliveries from Chinese yards will be slightly lower than previously anticipated.
- Freight rates for the dry bulk ships will be negatively affected by the fundamentally lower demand. Prior to the pandemic, BIMCO expected average freight rates for 2020 to come down from last year. They will now become even lower.

Container shipping: a negative demand shock replaces a negative supply shock

- Demand is negatively impacted for the full year, which causes BIMCO to revise the estimate from a low global demand growth to a negative one. Given the nature of this crisis, we do not expect a contraction of demand to proportions similar to that of the 2008 financial crisis, which saw demand slip to +3.4% in 2008 and contract by 9.5% in 2009, from an average demand growth of 9.7% in 1997-2007. The origin of this crisis is not financially and avoiding a huge increase in unemployment is a main objective for many stimulus plans.
- In the short term, China's manufacturing sector is still recovering from the lockdown. Reported productivity sits around 60-75% of capacity, whereas the - equally supply-chain-critical - truck drivers supposedly are fully recovered.
- In the medium term, Chinese exports of backlogged orders will resume and lift volumes out of Asia. The idle fleet will decline as the number of cancelled sailings are reduced. Only time will tell, if new exports orders will hold up while Europe and North America are in lockdown.

- In the longer term, the lockdown of Europe and North America keeps consumers at home and lifts unemployment, hopefully just temporarily. As a result, demand will evaporate for the duration of this. BIMCO does not expect a demand boost to appear when daily lives return. We will merely see a gradual recovery to normal freight volumes. For the regular network logistics, BIMCO expects 2020 to be massively disrupted due to these out-of-sync impacts to export centres and import centres across the globe.
- Supply: new built deliveries from Chinese yards will be slightly lower than previously anticipated.
- Spot freight rates are currently artificially elevated on the front-hauls out of Asia due to the positive effect of the reduced capacity. Service contract negotiations, which are shortly due on the main trades, are likely to be settled as late as possible, as major retailers as well as carriers have very little solid ground to tread on in terms of upcoming demand.
- For the full year, BIMCO already expected average freight rates below last years' level. But that level is now expected to be loss-making. Due to deteriorating demand-supply fundamentals and higher fuel cost arising from the IMO 2020 sulphur cap implementation, even though the fall in oil prices has lessened some of the negative economic impact.

When the dust settles

Slowing globalisation may be even more pronounced than what we have seen in terms of slowdown since the financial crisis of 2008. Increasing protectionist measures may also become more widespread as nations seek to fix exposed vulnerability which the health crisis has made abundantly clear. Global and regional supply chains will be up for a review and while some will alter, some of the changes will benefit shipping demand while others won't. This crisis has exposed several unwanted vulnerabilities to supply chains as we know them today.

The trade-to-GDP multiplier may yet again provide guidance to the direction of shipping demand stemming from global economic activity. Coming down from an average multiplier of 1 (2002-2008) to an average of 0.85 (2011-2020F), [BIMCO expects the multiplier to stay below 1.](#)

	Oil tanker shipping	Container shipping	Dry bulk shipping
Impact	<ul style="list-style-type: none"> • Breakdown of OPEC+ alliance has lifted Saudi Arabian crude oil exports significantly • The Corona pandemic is destroying global oil demand growth for 2020 	<ul style="list-style-type: none"> • Blanked sailings have kept the spot freight rates 'artificially' high • Volumes have remained low but Chinese exports of backlogged orders will lift volumes out of Asia 	<ul style="list-style-type: none"> • Freight rates have been hit hard by the coronavirus, seasonality and IMO2020, but smaller sectors are starting to recover • Capesize sector is feeling the most pain, due to low iron ore demand
Demand	<ul style="list-style-type: none"> • Short-term: Saudi Arabian exports will positively impact demand • Long-term: Demand is expected to slow significantly due lower economic activity and air travel cancellations 	<ul style="list-style-type: none"> • Medium-term: Demand will start to pick up as Chinese manufacturing resumes normal operations • Long-term: Lockdowns in Europe and NA will dampen container demand during this period 	<ul style="list-style-type: none"> • Short term: China remains weak, but demand elsewhere can lift rates in the market • Medium-term: Demand will remain sluggish, but resume to normality in the long-term
Supply	<ul style="list-style-type: none"> • Due to closures at Chinese yards, deliveries are expected to be a bit lower than previously anticipated • Annual expected fleet growth*: Crude oil tanker: 1.8% Product tanker: 2% 	<ul style="list-style-type: none"> • Due to closures at Chinese yards, deliveries are expected to be slightly lower than previously anticipated • Annual expected fleet growth*: 2.5% 	<ul style="list-style-type: none"> • Due to closures at Chinese yards, deliveries are expected to be slightly lower previously anticipated • Annual expected fleet growth*: 3.1%
Outlook	<ul style="list-style-type: none"> • Oil product freight rates will be negatively affected by poor demand, but stay above break-even levels • Crude oil tanker freight rates remain strong, but will decline once geopolitical support eases 	<ul style="list-style-type: none"> • BIMCO now expect loss-making average freight rates for the full year • IMO2020 and deteriorating demand-supply fundamentals weakens the outlook 	<ul style="list-style-type: none"> • The fundamentally lower demand will put a damper on earnings • Freight rates are expected to be lower than last year

Source: BIMCO

*Expected fleet growth is based on information available in mid February.