



# Denizcilik 2022 Yorumu

## ve

# Gelecek Tahminleri

## Önsöz:

Dr. Özkan Poyraz \_\_\_\_\_ 1

## Giriş:

Alp Kırıkkanat \_\_\_\_\_ 2

## 2023 İçin Sesli ve Sessiz Düşünceler:

Engin Koçak \_\_\_\_\_ 4

## Rusya-Ukrayna Savaşı ve 2023 Yılı Olası Beklentiler:

Alp Kırıkkanat \_\_\_\_\_ 8

## Sonuç:

NAVİS Akademi \_\_\_\_\_ 23



## Önsöz

---

Dünyada yaşanan kriz, çatışma ve salgınların küresel yaşamı ve ticareti tehdit eder hale gelmesi; denizlerin ve deniz ulaştırma yollarının kontrolü ile küresel ve çevresel deniz ticaretini gemi, yük ve navlunların takibi kapsamında daha sıkı izleme zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır.

Bu kapsamda, bu yılın haziran ayından itibaren yaptığımız çalışmalarda, Türk denizciliğine sağlayacağımız katkı kapsamında; yapılabilecekleri, bilgilendirici bir platform çatısı altında toplamayı gaye edindik.

Yukarıda belirtilen maksada uygun olarak kurulan NAVİS Akademi; kuruluşundan itibaren ilk altıncı ayında, yurt içi ve yurt dışından takip edilen önemli bir açık bilgi kaynağı olmayı başarmıştır.

Netice itibarıyla, denizcilik alanındaki gelişme ve faaliyetlerin sürekli izlenmesiyle birlikte ihtiyaç duyulan çözüm stratejilerinin üretilmesini ve bu çözümler temelinde isteyen herkese açık olacak şekilde akademik bir veri tabanını da oluşturmayı hedefledik.

Bu iştiyakla hazırlanan 2022 Denizcilik Raporumuz, bu yılın deniz ticari ve jeostratejik gelişmelerini özetleyen ve gelecek yıla dair perspektifleri ortaya koyan tarzda hazırlanmıştır. NAVİS Akademi yeni bakış açılarıyla deniz sektörüne farklı yaklaşımlar sunmaya devam edecektir.

**Dr. Özkan Poyraz**

**NAVİS Akademi Yazarı**



## Giriş

Dünyada her dakika yaşanan ve sürekli değişkenlik gösteren küresel siyasi, ekonomik ve askeri gelişmeler; meselelerin takibini ve doğru yorumlanmasını güçleştirmektedir. Bu kapsamda oluşan küresel matrisleri takip edebilmek için denizcilik alanındaki gelişmeleri de izlemek gerekiyor. Dünyadaki mal ve hizmetlerin büyük bir bölümünün denizler üzerinden taşındığı gerçeğini dikkate aldığımızda; küresel olayların akışında denizciliğin bir anahtar rolü oynadığı görülecektir.

Denizcilik alanında yaşanan gelişmelerin analizleri iyi yapıldığında esasen her alandaki çıkarsamaların daha kolay ortaya konulabileceği ve konuların arka planının daha net görülebileceği aşikardır.

Bununla birlikte küresel çapta salgın hastalıkların, savaşların ve krizlerin denizcilik sektörü üzerinde yarattığı etkiler eskisinden çok daha fazla önemli bir hale gelmiştir. Bu sorunlar, başta kuru yük, konteyner ve tanker piyasaları ile liman imkanlarını; sektörün ihtiyaçları kapsamında, nicelik ve nitelik yönünden sorgulanır ve navlun trendlerini ise oynak bir hale getirmiştir. Bu nedenle yapılacak fikrîsel iz düşümlerinin; mevcut sorunların çözümüne ve sektörün ihtiyaçlarına katkı sağlaması beklenmektedir.

Denizdeki çözümlerin bir kısmı, şimdilik, uluslararası kurumlar ve milli makamlarla beraber deniz insanlarının pratikte ürettiği ve iş akışının devamını sağlar nitelikte görünmektedir. Ancak mevcut küresel sorunlarla birlikte, başta yeni yakıt türleri olmak üzere, sıfır karbon hedefi, değişen deniz teknolojileri ve yeni gemi inşa süreçleri; karar alıcıların, yatırımcıların ve sektör çalışanlarının farklı seviyelerde çözmesi gereken konular haline gelmiştir. Bu süreçlerin denizlerdeki jeopolitik değişimlere de önemli etkileri olacaktır.

Bu nedenle, özellikle denizciliğe ait uluslararası ve milli meselelerde daha hassas analiz süreçlerine ihtiyaç duyulmaktadır.

Sonuç itibarıyla, hızla büyüyen ve konularında uzman yazarlarıyla stratejik konulara fikirsel katkı sağlamaya çalışan NAVİS Akademi; yurt içi ve yurt dışında meydana gelen denizciliğe dair olguları her yönden ele almaya çalışmaktadır.

Kısa süre içerisinde sektörde takip edilmeye başlanan NAVİS Akademi; 2022 yılının genel bir değerlendirmesini, özellikle sıcak çatışmanın yaşandığı ve ülkemizi direkt etkileyebilecek olan Rusya-Ukrayna savaşı kapsamında sizler için hazırladı.

**Alp Kırıkkanat**

**NAVİS Akademi Yazarı**



## 2023 İçin Sesli ve Sessiz Düşünceler

Tüm Navis Akademi okurlarına şimdiden mutlu bir 2023 yılı diliyorum. Bu kapsamda hem iyi dileklerimi sunmak isterim hem de kısaca 2022'yi gözden geçirip, 2023 hakkında ipuçları aramak ve beklentileri araştırmak adına naçizane bir yazı paylaşmak isterim.

Yurt dışında, malum “denizci” ülkelerde yapılan konferanslarda ilk 6 ayda biraz sıkıntı öngören ama sonra ikinci yarı için iyimser olanlar, muhtemelen, bankacıların ve sigortacıların da kendilerini dinlediğini bilen amatörler ve onlara gemi satan brokerlerin analistleri... Bu konferanslarda çok kötümser sunumlara pek rastlamıyoruz.

Finans piyasalarında ise aksine en iyimser analistlerin bile yumuşak inişten bahsettiğini görüyoruz. Genelde “resesyon” beklentisi var. Bu kelimeyi tırnak içinde kullanıyorum çünkü “resesyon” bizim lugatımızda “üst üste iki çeyrek daralma” demek. (Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası bu tanıma da pek katılmıyor o ayrı.) Neticede küresel olarak böyle bir şey olması çok zor ama gelişmiş ekonomiler özelinde bir beklenti var diyebiliriz.

Yazımıza dönersek, burada tereciye tere satıyoruz belki biraz ama, piyasadaki görüşlere bir “ek” olabileceği kanaatindeyim. Hızlı okunabilmesi ve kolay anlaşılması için madde madde buyrunuz:

1. 2022'ye dair yaptığım tahminlerde iki konuya dikkati çekmiştim. Genel tahminim 2022'nin 2021 kadar olmasa da ve Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası'nın (FED) gölgesinde de olsa potansiyel taşıdığı yönündeydi. Tabii ki savaşı tahmin edemedik. Ama bunun arkasına saklanmadan ele almam gereken bir konu var: 2022 zaten bu yazılar yazıldıktan sonra çok yavaş açılmıştı. Birleşik Devletler Merkez Bankası'nın (FED) faiz artımlarının emtia hareketlerine tesiri zaten öngörülmekteydi. Sene başından beri FED faizleri 0 civarından sert yükselişlerde geçen hafta itibariyle yüzde 4,5'e kadar geldi.

### **Beklenti nedir?**

FED faiz arttırımının sonuncusunu yarım puanla bu hafta yapmış olabilir. Ya da bundan sonra ince ayar kabilinden artışlar yapabilir.

Yine FED konusunda izlenmesi gereken bir konu 2023 ilk çeyreğinden sonra atılacak adımlar. Onlar için tekrar genişlemeci tavır söylentileri/beklentileri var ama şimdilik dikkatli olup sözlü müdahalelere maruz kalmamak lazım.

Bu arada Avrupa Merkez Bankası sıkılaşımaya devam edecektir ve FED'in izinden gidecektir.

**2.** FED'in hamleleri bir yanda dursun, şubat ayında Rusya-Ukrayna savaşı başladı dedik. Bununla her şey yolundan tamamen çıktı. Kuru yük navlunları geçen seneki seviyelerde tutunamadı. Rusya-Ukrayna gerginliği bir yandan Avrupa'nın talebini daraltırken, enerji krizi vs. genel olarak imalatı baskıladı. Ayrıca yaptırımlar kısa mesafeli deniz taşımasını da baskıladı.

Kuru yük şu anda mevsimsellikte toparlarken konteyner navlunları aşağı yönlü seyrine devam ediyor çünkü alım gücü zayıfladı. Örneğin bu bölgede de yoğun olarak ticareti yapılan 1000 TEU'luk gemilerin günlük kirası 3 ay gibi bir süre içinde 38-40 bin dolar/günden 18-19.000 dolar/güne kadar geriledi.

Tanker navlunları ise Rusya'nın petrolünün daha uzun mesafeye gitmesi gerektiği ve Rusya yerine daha uzun mesafelerden petrol ithal edilmesi gerçeği dolayısıyla artış kaydetmeye devam ediyor ve edecek.

### **Neler olabilir?**

Avrupa'nın geneli kışı nasıl geçirecek bunu gözlemlemeden enerji konusunda ve Rusya ile izlenen politika konusunda kesin bir şey söyleyemeyiz. Her an, her şey değişiyor. Eğer böyle devam ederse Avrupa'da endüstrinin ve ticaretin uzun vadeli zarar görmesi söz konusu olabilir.

Bu da bence kaçınılmaz olarak yumuşamayı getirebilir. Bazı ülkelerden çatlak sesler gelmeye başladı.

Savaştan bağımsız olarak bundan sonra Karadeniz'den Avrupa'ya eski çıkışların olmayacağı aşikar. Avrupa'nın eskisi gibi Rus mallarına talebi olmayacak. Ukrayna'dan çok istese de eskisi gibi ithalat yapamayacak. Sırf bu yüzden Karadeniz ve Akdeniz içi kuru yük/genel kargo navlunları baskılanacaktır. Buna istisna Türkiye gibi ülkelerin hububat talepleriyle artış kaydeden koster ticareti ama bunlar da dönemsel olarak kuvvetlenip sert şekilde kuvvetten düşebilir.

Karadeniz'de şu an dengeyi sağlayan ve gemileri meşgul tutan bir tahıl koridoru var malumunuz. Bundan önce Ukrayna-Romanya sınırındaki bölgeden (Reni, vesair) yük çıkışları oluyordu ve oradaki beklentilerle bir denge oluşmuştu. Benim görüşüm bu dengenin öyle ya da böyle korunacağı yönünde.

Rusya'nın ilhak ettiği yerlere yatırım gelip, Azak Denizi ticareti sadece "cesaret edebilenlerin" ya da bu iş için tek kullanımlık gemileri alıp işletebilenlerin eline kalabilir. Bu halde buradaki navlunlar da buna göre şekillenecektir. Rusya ve Ukrayna'ya giden navlunlar çok artabilir (bakınız mevcut nehir piyasası).

Bu savaşın çok büyük bir fay hattını harekete geçirdiği için bundan sonra ne olacağını ancak soğuk savaş yıllarındaki ticarete bakarak biraz kestirebiliriz. Çünkü artık tarafların gerçekten birbirine hiç tahammülü ve güveni kalmadı.

**3.** Türk armatörü 2021-2022 döneminde iyi para kazananlar arasında yer aldı ve fırsatları doğru kullanarak hızla tonaj büyümeyi seçti. Yaptığı yatırımları da çok yüksek navlunlarla büyük oranda amorti etmeye başladı. Şu anda kuru yük navlunları tekrar biraz toparlandığı için armatörlerin finansal gücü bir müddet daha sürecektir. Armatörler borçlarını da büyük oranda ödedikleri için tonaj riskini alma konusunda daha istekli olabilir. Bu da bu tür yatırımların devam edeceği anlamına gelebilir.

**4.** Genele bakalım: IMF bu yıl ve gelecek yıl dünya ekonomisinin yaklaşık üçte birinin art arda en az 2 çeyrek dönemde daralacağını ve 2026 yılına kadar üretim kaybının 4 trilyon USD'ye ulaşacağını öngörüyor. Biz de denizciler olarak önümüzde daralma ve duraklamaların olduğunu bariz olarak sezmekteyiz. Birikimi olan armatörlerin uzun vadeli düşünerek gemi alımına yönelmeleri de söz konusu olabilecektir. Bu durum gemi fiyatlarını piyasa aksine canlı tutabilir.

Enerji krizinin AB büyümesini en iyi ihtimalle yüzde 0,4 en kötü ihtimalle yüzde 2.7 negatif etkileyeceği tahmin ediliyor. Burada büyük ülkelerin (Almanya, Fransa, Hollanda gibi) en iyi/en kötü ihtimalleri arasındaki makas daha dar. Bu ülkeler ticaretin de büyük miktarından mesul olduğundan enerji krizi de “ilginç” neticeler doğurabilir ve Avrupa Birliği içinde canı çok yananlar ve az yananlar ayrışabilir.

5. Bunun dışında büyük tonaj için 2023'te devreye giren EEXI en büyük gündemi oluşturacak. Gemiler yavaşlayacak mı yoksa bir şey değişmeyecek mi göreceğiz. Yapılan analizler, arzın çok az değişeceği yönünde. Benim tahminim hız kesintilerinin yavaş yavaş pratiğe döküleceği ve varsa etkisinin kademeli olarak hissedileceği yönünde. Handysize gemilerden çok, supramax ve üstü büyük tonajlarda tesirli olacak gibi duruyor.

Tekrar mutlu bir 2023 yılı dileriz...

**Engin Koçak**

**NAVİS Akademi Yazarı**



## Rusya-Ukrayna Savaşı ve 2023 Yılı Olası Beklentiler

Yoğun bir 2022 yılı yaşadık. Bu yoğunluğun bir önceki yılın bakiyeleri nedeniyle yaşandığını söyleyebiliriz. 2021 yılında başlayan Rusya-Ukrayna savaşı birçok jeopolitik hesapların yeniden yapılmasına, kartların tekrar karılmasına neden oldu. Dünya bu savaşa hazırlıksız yakalandı. Kovid-19 salgınının etkisi bir miktar geçmişken ve tam nefes alınacağı zannedilirken savaş başladı. Ukrayna'nın siyasi taleplerini ve Rusların savaş öncesi uzun süreli yığınağını; kendi oyun teorilerinde yıkıma götürmeye çalışan bir kesimin istediği oldu. Geldiğimiz durum çok iç açıcı değil elbette. Rusya'nın askeri yığınak sonrasındaki aceleci tavrı ile Ukrayna'nın ana aktörler arasında bir denge sağlayamamış olması; meselenin, günümüze kadar taşınmasına neden oldu.

Ana aktörlerin baskın stratejileriyle başlayan bu oyun; halihazırda tarafları yeni bir denge arayışına sürükleyen bir duruma geldi. Ancak bu denge tarafların elde edebildikleri politik ve askeri hedeflere bağlı olarak değişecektir. Sahadaki aktörlerin elde edecekleri hasıladan ne kadarının kendilerini tatmin edebileceği henüz belli değildir. Politik beyanlara bakarsanız, birinin kazancının karşı tarafın kaybı anlamına gelebilecek sıfır toplamı bir oyunu sergilediklerini düşünebilirsiniz. Ancak bu ana aktörlerin nükleer silah gücüne sahip olduğu dikkate alındığında; sahada bu itiş kakışa en azından geçici bir ateşkesle de olsa ara verilmesi ihtiyacı hissedilmektedir.

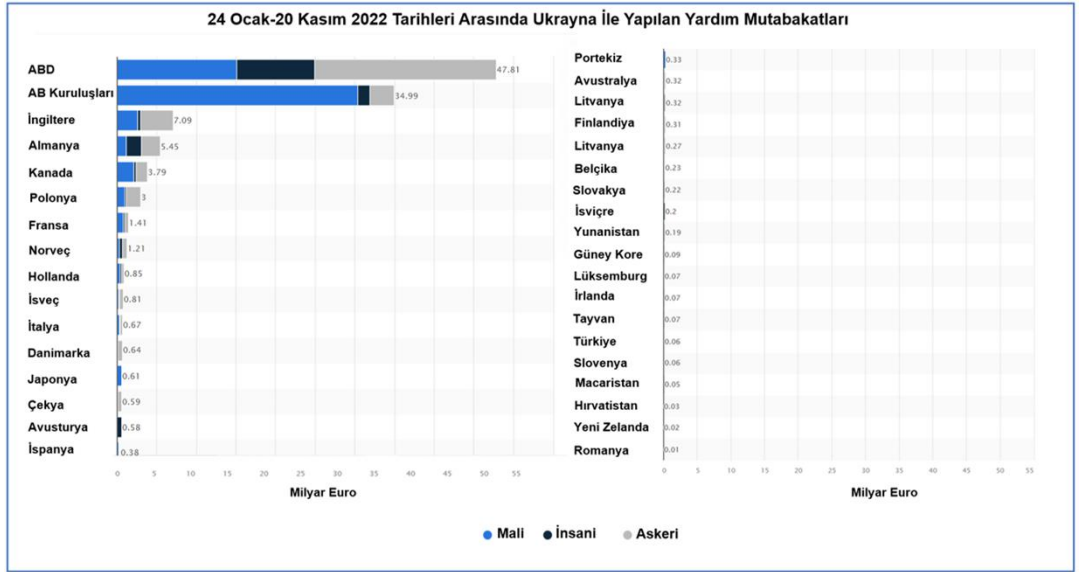
### **Peki, böyle bir ateşkes durumu gerçekleşebilir mi?**

Ukrayna'nın Batı'dan talep ettiği bitmek bilmeyen para ve silah yardımı; nihayetinde ABD ve AB kamuoyunda yeni ve esaslı bir tartışmayı açacaktır. Ukrayna'nın politik söylemleri, savaşı daha da uzun vadeli bir hale getirecek niteliktedir. Rusya'nın enerji kısıtlamaları ile AB ülkelerinin buna karşı direnci şimdilik AB aleyhine ters orantılı görünmektedir. 2023 yılının bahar aylarından itibaren AB'nin, enerji ihtiyacı ve kış aylarında yaşadıkları tecrübeler kapsamında; bir hasar tespiti ve yeni bir durum değerlendirmesi yapacağı düşünülebilir.

Muhtemel yapılacak bir değerlendirmede, ABD'nin politik baskısı ile kendi üretim çevrelerinin ve kamuoylarının yaşamsal taleplerinin nasıl dengeleneceği merak konusudur. Bu şartlar dikkate alındığında, ekonomik ve sosyal nedenlerden ötürü AB'nin bu şekliyle ikinci bir kışı atlatamayacağı da ortadadır. Bu durum; AB'nin bir kısım ülkelerinde, siyasi seçimlerde iktidar değişiklerine ya da şartlar nedeniyle kabine istifalarına kadar uzanabilecek bir süreci başlatabilir.

Rusya ise savaş başlamadan önceki askeri değerlendirmeleri altüst edecek bir profil ortaya koydu. Sahada terk ettiği ya da geri çekildiği yerler dikkate alındığında; politik ve askeri hedefleri ile askeri gücü tartışmalı bir hale geldi. Bununla birlikte arazide bırakılan zırhlı araçlar, silahlar, Kerch köprüsünün vurulması, Moskova fırkateynini kaybetmeleri ve Kırım'daki hava üslerinin saldırıya maruz kalması gibi konular uzun süre tartışıldı. Aslına bakılırsa Rusya'nın Ukrayna genelinde verdiği hasar çok büyük. Ukrayna'nın yaşamsal alt yapılarına yönelik büyük hasarlar verildi.

Ancak başa çıkamadığı iki sorun var; Ukrayna'ya sağlanan Batı desteği ve hazırlıksız olduğu görülen ordusu. Bu iki soruna kısa sürede çözüm bulması zor. Karşılığını AB'ye uyguladığı enerji kısıtlamalarıyla ve Ukrayna şehirlerinin altyapısına olan hava saldırılarıyla vermeye çalışıyor. 2023'ün ilk iki çeyreğinde AB politikalarının ne denli değişim göstereceğine bağlı olarak yeni bir strateji belirleyebilir. Ancak yüksek politik hedefleriyle konvansiyonel askeri gücünün kullanımı arasında bir uyumsuzluk olduğu açıkça görülüyor. ABD baskısı altında AB'nin normalleşmeye yönelik emarelerini göremediği takdirde; tadil edilmiş yeni politik ve askeri hedefleri kapsamında mevcut askeri gücünü, belki daha ekonomik, kullanmaya çalışacaktır.



**Grafik-1:** 24 Ocak-20 Kasım 2022 Tarihleri Arasında Ukrayna ile Yapılan Yardım Mutabakatları

**Kaynak:** Statista

Netice itibarıyla, iyimser bir tahminle 2023'ün ortalarından itibaren, barış olmasa da bir ateşkesin olabileceği düşünülebilir. Ana aktörler ne düşünürse düşünsün dünyanın buna ihtiyacı olduğu bir gerçek. Bu olmadığı takdirde, Ukrayna ve Rus siyasetinin manevra alanı daralabilir. Çatışan taraflarda; uluslararası beklenti, prestij ve iç kamuoylarının olası tepkileri kapsamında bir sıkışmanın yaşanacağı beklenebilir.

Bu ise tarafların öngörülemez riskleri almasına neden olabilir. Bir taraf en üst düzeyde ABD ziyareti yaparak 1,5 milyar dolarlık askeri yardım sözü alırken diğer taraf asker sayısını 1,5 milyona çıkaracağını söylüyor. Bu kapsamda, ana aktörlerin meseleyi sıfır toplamlı bir oyuna çevirme olasılığı; çatışan tarafların siyasi ve askeri sıkışmışlıklarının yaratacağı risklerle doğru orantılı olacaktır. Bunun sonu ise tam bir felaket olur.

Bu nedenle ana aktörler meseleyi kontrollü ancak şiddet seviyesi zaman zaman artan bir çatışma denklemi içinde yürütüyorlar. Ukrayna, Rusya içlerine bir saldırı teşebbüsünde bulunduğu anda ABD'den şiddetli bir tepki almıştı. Yapılan yardımların savunma maksatlı olduğu hatırlatılmıştı. O takdirde, kafalarda kırmızı bir çizginin olduğu söylenebilir. Hatta Ukrayna yönetiminin son ABD ziyareti; yönetime açılmış

kredinin son demleri de olabilir. Çünkü kaynaklar sonsuz değil ve bu yardımların 2023 yılının başlarında Temsilciler Meclisi'nde çoğunluğu alacak muhalefetteki Cumhuriyetçilerin tepkisini de çektiği ortada.

Rusların ise asker sayısını artırması nicel olarak mümkün elbette ancak nitelik kapsamında bir işe yarayıp yaramayacağı tartışmalı. Savaşın başından bu yana ordusunun gösterdiği performans kendilerini de tatmin etmiyor. Üst düzey komutanlardan çok sık görevden alınmalara şahit olduk. Kısa sürede, acemilerin eğitimi sonrasında mı yoksa başka bölgelerdeki elit birliklerden mi takviye yapılacağı tam olarak belli değil.

Netice itibarıyla bu kış bitmeden, bir barış gerçekleşmese bile olası bir ateşkes için şartların an itibarıyla tam olarak olgunlaşmadığı ortada. Ancak, 2023'ün Mart ve Nisan ayları bu kapsamda çok kritik... Bir kısım AB ülkelerindeki ekonomik ve sosyal kırılmalar, ABD kamuoyunda yardımların sorgulanması, Rusya'nın daha fazla orantısız güç kullanma eğilimi gibi hususlar, çatışmaları masaya getirebilir.

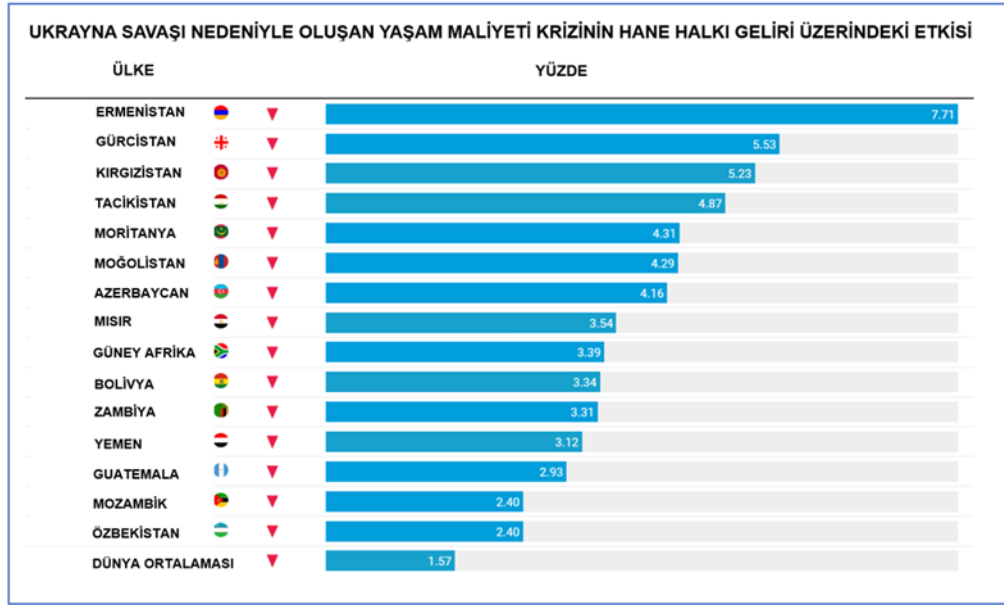
### **Savaşın Ülkelere Yansımaları:**

Savaşın etkileri sadece çatışan taraflara sirayet etmedi. Bütün bu belirsizlikler sadece savaşan taraflar açısından değil başta ülkemizin de içinde bulunduğu çevre ülkeler ve AB ülkeleri ile dünyanın başka bölgeleri için sıkıntı yaratmaktadır.

Dünyanın birçok yerinde kıtlık ve açlık ihtimali ortaya çıkmıştır. Savaşın uzama ihtimali, dünyanın birçok yerindeki anlaşmazlık ve çatışmaları etkileyeceği gibi yeni sorun ve krizlerin de ortaya çıkmasına neden olacaktır. Nitekim kelebek etkisi olarak sayabileceğimiz hususlar; bir kısım gelişmekte olan ülkelerin hane halkına kadar uzanan geniş bir tesir alanı yaratmıştır. O nedenle, bu noktada analizimize bu ülkeleri önceleyerek devam edelim.

Örneğin savaş nedeniyle bazı ülkelerde, özellikle buğday ve mısır enflasyonundan kaynaklanan hane halkının reel gelirleri düşüş eğilimlerine girmiştir. Bu kapsamda açlık ve kıtlığın önüne geçilmesine yardımcı olmak maksadıyla limanlarda biriken Ukrayna tahılının güvenli transferi için bir tahıl koridoru kurulmuştur.

Savaşın ülke bazında hane halkı üzerindeki etkileri bilimsel bir araştırmaya konu olmuş ve BM tarafından yapılan bir çalışmada sonuçları Grafik-2'de sunulmuştur.



**Grafik-2:** Ukrayna Savaşının Bazı Ülkelerdeki Hane Halkı Geliri Üzerindeki Etkisi

**Kaynak:** UNCTAD

Bu kapsamda, bu ülkelerin en azından bir bölümü için, tahıl koridorunun önemi de ortaya çıkıyor. Koridor konusunda ise diplomatik çabalarla da olsa bir miktar süreklilik ve istikrar sağlanmış görünüyor. Ancak Rusya'nın bu konudaki tavrı Kerch köprüsünün Ukrayna tarafından vurulması sonrası değişmeye başlamış ve koridorun geleceğinin garanti olmadığına dair politik beyanlarda bulunulmuştur.

Bu çerçevede, savaşın en önemli etkileri gıda ve enerji fiyatları üzerinde görülmektedir. Grafik-1'de yer alan gelişmekte olan ülkelerde, yoksul hane gelirlerinin yüzde 50'sinden fazlasının gıdaya harcadığı belirtilmektedir. Krizden ağır darbe alan ve çoğunlukla şehirlerde yaşayan bu yoksul ve orta grupların, daha fazla sosyal güvenlik şemsiyesi altına girmelerinin elzem olduğu ifade ediliyor. Gıda fiyatlarındaki yüzde 10'luk bir artışın, hane halklarının satın alma gücünü yüzde 5'ten fazla aşındırdığı belirtilmektedir. Bu orandaki miktarın ise yoksul aileler tarafından sağlığa harcanan ortalama gidere eşit olduğu tahminleri yapılmaktadır.

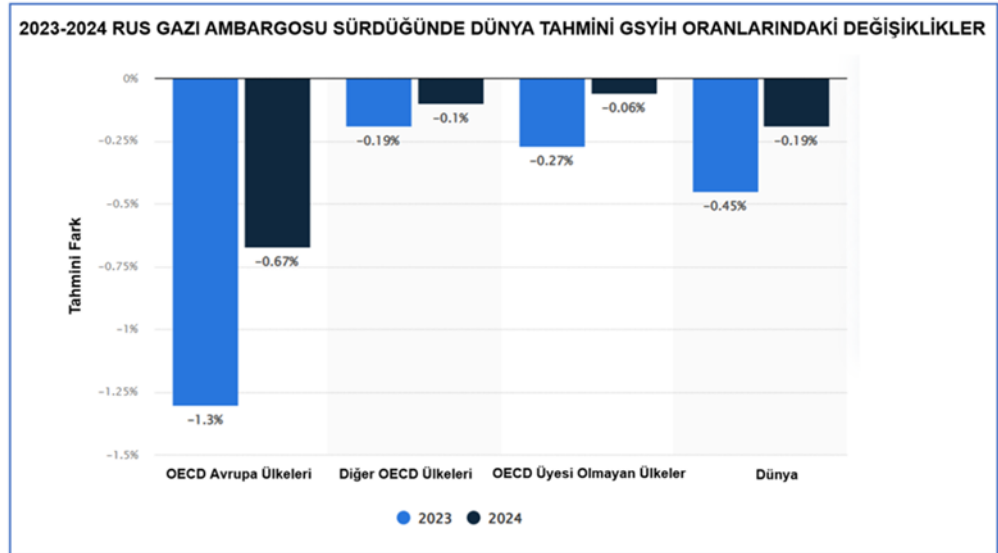
Önceki yapılan analizlerin büyük bir kısmı daha çok Avrupa ülkelerini öne çıkarıyordu. Ancak savaş ve yarattığı krizlerin; tabiatıyla, bir kısım Orta Asya ve Afrika ülkelerini daha fazla etkilediğini ortaya koymaktadır. Bu ülkelerdeki olası sosyal istikrarsızlıklar,

ülkemizin ve Avrupa'nın maruz kalacağı daha büyük göç dalgalarına neden olabilecektir.

Bu kapsamda, Grafik-2'de yer alan ve satın alma gücünün yüzde 5'ten fazla aşındığı görülen Ermenistan, Gürcistan ve Kırgızistan'ın bu sert dalgalanmalardan öncelikli etkilendiğini gösteriyor. Ermenistan ve Gürcistan'ın komşu ülkeler olması; bize, daha dikkatli bir seyir izlememizi dikte ediyor.

Dünya bu gidişatı daha ne kadar kaldırabilir? Daha kış bitmeden, BM üzerinden Orta Asya ve Afrika ülkelerine ait veriler ortaya çıkmaya başladı. Bu ülkelerin vatandaşları tarafından bir kurtuluş reçetesi olarak görülen Avrupa'nın durumu ise Nisan 2023 ve sonrasında daha net belli olacaktır.

Ancak yine bazı tahminler durumun önümüzdeki iki yıl için de fazla değişmeyeceğini ve büyüme tahminlerinin eksilerde seyredebileceğini öngörüyor. Rus gazı ambargosu kapsamında OECD üyesi ülkelerin GSYİH'larının dikkate alındığı Grafik-3'teki çalışma, durumu bu anlamda ortaya koymaktadır. Bu ülkelerin kendini toparlayamaması, örneğin, Grafik-2'de yer alan ülkelerin durumunun daha da kötüleşmesine neden olabilir.

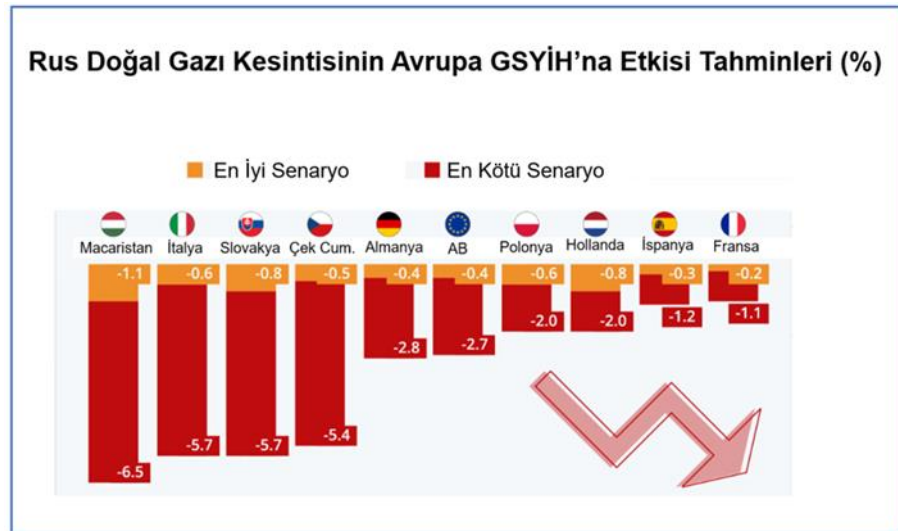


**Grafik-3:** 2023-2024 Rus Gazı Ambargosu Sürdüğünde Dünya Tahmini GSYİH Oranlarındaki Değişiklikler

**Kaynak:** Statista

Grafik-3'teki oranlar elbette birer tahmin. Ancak, meselenin bir adım daha ileri olarak düşünülebilecek olasılıkları da var. Örneğin, Rusya'nın Belarus üzerinden cepheyi genişletme ihtimali, Pasifik'teki bir kıvılcım ya da Arktik'te Rusların Kuzeyli Rotalar üzerinde tek taraflı tasarrufları bütün hesapları daha da tersine çevirebilir. Ancak dünyanın olası bir ateşkes ya da barış sürecine ihtiyacı var.

Diğer yandan meseleye salt AB üyesi ülkeler açısından bakarsak; 2022 yılının ortalarından itibaren Rusya'nın Avrupa'ya uyguladığı enerji kısıtlamalarının AB üretimine olan etkisinin an itibarıyla henüz tam olarak netleşmediği görülecektir. Ancak yapılan tahminlerde, bu kısıtlamaların; bazı AB ülkelerinin Gayri Safi Yurt İçi Hasılları (GSYİH) üzerinde, 1 yıl içerisinde, önemli etkiler bırakacağı öngörülmüyor. Bu da küresel ekonomi kapsamında kaygı duyulan etkenlerden biri olarak karşımıza çıkıyor.



**Grafik-4:** Rus Doğal Gazı Kesintisinin Avrupa GSYİH'na Etkisi Tahminleri (%)

**Kaynak:** Statista (IMF)

Batı'da beklenen üretim düşüş miktarının AB'nin İtalya, Almanya, Hollanda, İspanya ve Fransa gibi ülkelerinde en kötü senaryo karşılıklarının grev, işsizlik ve sosyal gerilimler olacağı aşikardır. Nitekim şimdiden bazı ülkelerde grev dalgaları yaşanmaktadır. Üretimin düşüşü, mal ve hizmetlerin çok yönlü olarak ulaştırılamamasına neden olacaktır.

2023 ve hatta 2024 için yapılan bir kısım karamsar tahminler, elbette savaşın uzaması üzerine kurgulanmaktadır. Ancak son gelişmeler uzama emarelerini ortaya koymaktadır. Bu durum, dünya ticaretinin vazgeçilmez sacayağı deniz taşımacılığını nasıl etkileyecektir?

### **Deniz Taşımacılığını Bekleyen Sorunlar:**

#### **Konteyner taşımacılığı açısından;**

En kötü senaryoyu dikkate aldığımızda, Avrupa'da üretimin düşmesi; elbette deniz taşımacılığını da etkiler bir durum yaratacaktır. Başta Almanya olmak üzere bir kısım AB üyesi ülkeler bu konuda önlem almaya çalışmaktadırlar. Tedarik zincirindeki sıkıntıların navlunları yükseltmesi ve Rusya-Ukrayna savaşı sebebiyle artan emtia fiyatları konteyner taşımacılığında sıkıntılara yol açmıştır.

Ancak yapılan tahminlerde olası endeksin, 2023 yılında, pandemi öncesi döneme döneceği yönünde. Bu durum "ortalamaya geri dönüş" örneği olarak tanımlanıyor. Yaşananlar dikkate alındığında, "ortalamaya geri dönüş" örneği gibi, sıra dışı sonuçların zaman içinde istatistiksel normlara geri dönmesi bekleniyor.

Böyle bir geri dönüşte, endeksin 1.500-2.000 ABD doları arasında bir seviyeye yerleşmesi muhtemel görünüyor. Elbette bu çöküş dönemini en az hasarla geçirmek için taşıyıcılar da tedbir alacaktır. Ancak, savaşın emtia fiyatları üzerinde yarattığı olumsuz etkilerin devam ettiği görülüyor.

Diğer yandan, başka bir sürprizle karşı karşıyayız. Çin'deki pandemi vakaları tekrar artış göstermeye başladı. Gelen haberler ise hiç iç açıcı değil. Ateşkes ya da barış süreci belli bir iyimserlik yaratacak olsa da bütün bu tahminlerin yanı sıra güncel olarak yaşadığımız Çin'deki yeni salgın ve bulaş oranlarının artış istidadı göstermesi yeni kısıtlamaları gündeme getirebilir. Ölüm sayısı 5242'ye çıkarken vaka sayılarının doğru bir şekilde tutmanın mümkün olmadığını belirtiyor. Durum tekrar kontrolden çıkma eğiliminde...

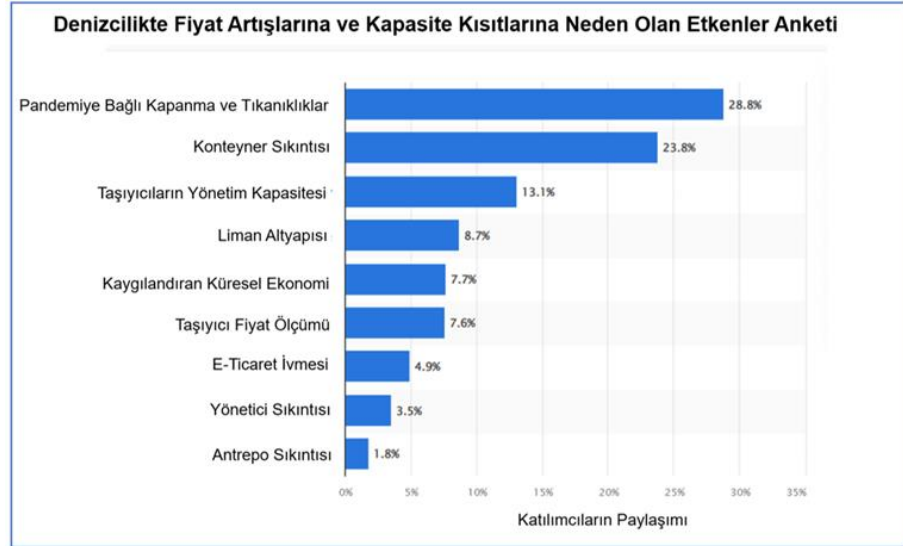


**Grafik-5:** Ocak-Kasım 2022 Çin'deki Korona Vaka Sayısı

**Kaynak:** Statista

Savaşın uzaması ve şiddetinin artması ihtimali ile Çin'deki bu son durumun kontrol dışına çıkması ve yeni bir salgının baş göstermesi, 2023 için yapılan tüm hesapları altüst edebilir.

Diğer yandan 2022 yılı başı itibarıyla yapılan bir ankette:

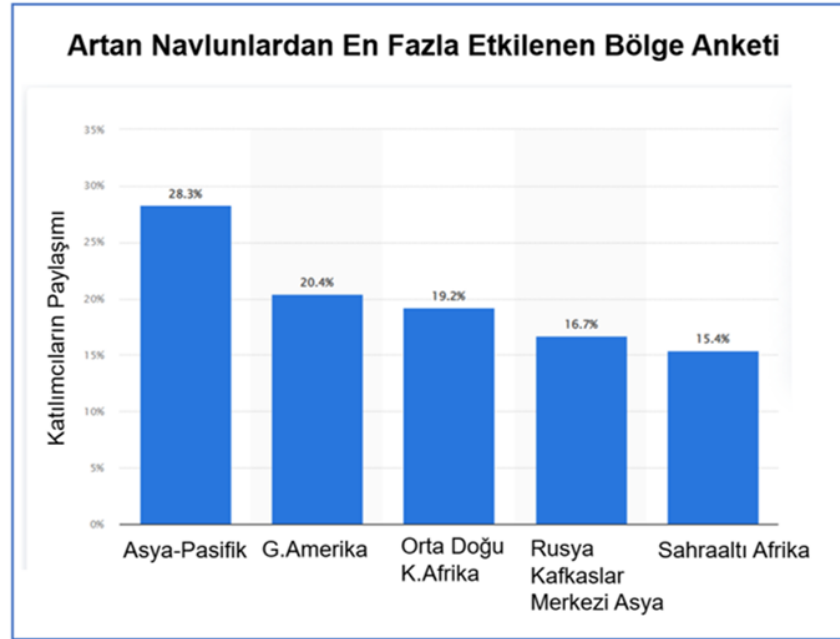


**Grafik-6:** Denizcilikte Fiyat Artışına ve Kapasite Kısıtlarına Neden Olan Etkenler Anketi

**Kaynak:** Statista

Ankete katılanların yüzde 28,8'inin pandemiye ve 23,8'inin de yaşanan konteyner sıkıntısını; denizcilikte en önemli iki primer sorun olarak ortaya koydukları görülüyor. Yeni salgınlar bağlamında Çin'de meydana gelen yaşamsal kısıtların, devam eden konteyner sıkıntısının ve Grafik-6'da yer alan küresel ekonominin yol açtığı kaygıların büyümesiyle dünya deniz ticaretinin daha da daralabileceği düşünülebilir.

Örneğin 2022 yılının üçüncü çeyreğinde yapılan tahminlerde Trans-Pasifik'te, 32,7 milyon TEU ile bölgeler arası en fazla konteyner yük akışının sağlandığı belirtilmişti. Ancak yapılan bir başka ankette ise katılımcıların yüzde 28,3'ü tarafından navlun fiyatlarının etkisiyle Trans-Pasifik'in bir bölümünde konteyner sıkıntısının yaşandığı belirtilmektedir.



**Grafik-7:** Artan Navlunlardan En Fazla Etkilenen Bölge Anketi

**Kaynak:** Statista

Bu durumun sebepleri Batı'daki gelişmelerle de bağlantılı. Grafik-4 tahminleri ile Grafik-5 eğilimlerinin; Grafik-6'daki ankette gösterilen konteyner sıkıntısını artıracığı ve Grafik-7'de belirtilen navlun anket oranlarını da etkileyeceği düşünülebilir. Bu kapsamda özellikle Grafik-7'de en sonda gösterilen Sahraaltı Afrika başta olmak üzere mal ve hizmetlerin ulaştırılmadığı bölgelerde açlık ve kıtlığın yaşamsal bir hal alacağını söyleyebiliriz.

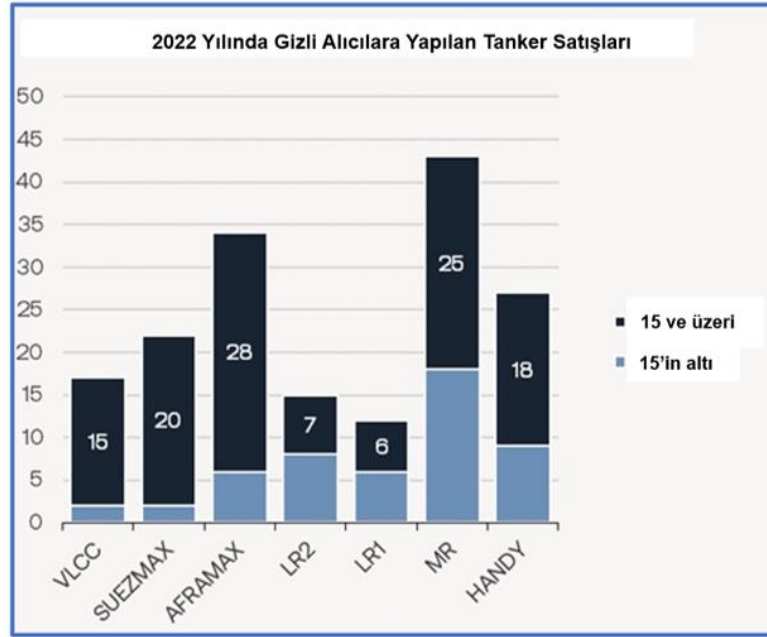
Sonuç olarak, Grafik-6'da sunulan denizcilikte fiyat artışına ve kapasite kısıtlarına neden olan etkenlerde; pandemiden başlayarak zincirleme bir reaksiyonun baş gösterdiği, Ukrayna çatışması ve Pasifik gerilimleriyle dünya ticaretinin ve dolayısıyla konteyner deniz taşımacılığının sıkıntılarla karşılaştığı ve karşılaşıcağı aşikardır. Ancak kronikleşen küresel sıkıntılarla birlikte; uluslararası kurumlar tarafından, 2023 yılından başlamak üzere zorunluluk olarak ortaya konulan bazı yenilik ve uygulamaların da deniz taşımacılığını daraltan riskler taşıdığı söylenebilir.

Örneğin yakıt çeşitliliği, baca gazı emisyon oranlarının düşürülmesine yönelik yeni uygulamalar ile gemi teknolojilerindeki yenilikler ve artan sac maliyetleri; sektördeki yatırımcıların, bu küresel şartlarda, arz-talep dengelerini belirlemesini ve yeni yatırımlara yönelmesini zorlaştırmaktadır. Bu hususlara dair gelişmelerin; Grafik-5'te yer alan sorun etkenlerine yeni bir madde olarak dahil mi olacağı ya da mevcut etken konularının çözümüne katkı mı vereceği 2023 yılı sonunda daha net ortaya çıkacaktır.

### **Tanker taşımacılığı açısından;**

Savaşın özellikle Rus tanker taşımacılığı üzerindeki etkisi daha gözle görünür bir hal aldı. 05 Aralık 2022 tarihinden itibaren başlayan AB'nin Rus ham petrolü ve petrol ürünlerine olan yaptırımları Rusları başka alternatiflere yöneltti. Örneğin, Rusların önlem olarak kendileriyle iş yapmak isteyen şirket, gemi ve mal sahipleriyle bir gölge filo kurduğu iddiaları gündeme getirildi. Bu tahminleri doğrulamaya yardımcı olacak emareler ortaya konuldu.

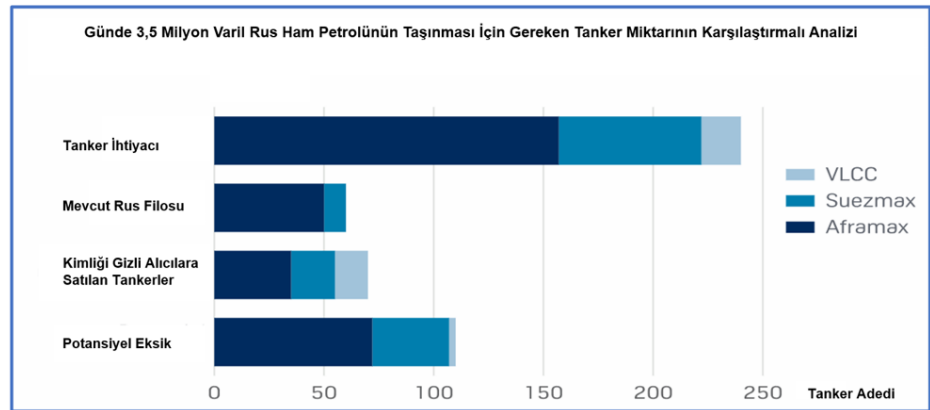
Bu iddiaları doğrulamak için sahibinin kimliği açıklanmayan tanker satışlarındaki rakamlar verildi. Rusların elindeki ham petrolün taşınabilmesi için mevcut tanker filosuna kaç adet daha tankerin ilave edilmesi gerektiği hesaplanmaya çalışıldı. Kimliği gizlenen sahipli gemilerin satışlarıyla mukayeseler yapıldı. Tabi bu rakamların da bazılarının tahmini olduğunu söylemek yanıltıcı olmaz.



**Grafik-8:** 2022 Yılında Gizli Alıcılara Yapılan Tanker Satışları

**Kaynak:** Splash247 (Braemar)

Bu kapsamda yapılan tahminlerde Rus kontrolündeki filoya ek olarak, bu yıl itibarıyla kimliği açıklanmayan alıcılara satılan 15 yaş ve üstü ile 15 yaş altı VLCC, Suezmax, Aframax, LR1, LR2, MR ve Handysize gemilerin adedi değerleri gösterilmektedir.



**Grafik-9:** Rus Petrolünün Taşınması İçin Gereken Tanker Miktarının Karşılaştırmalı Analizi

**Kaynak:** Spglobal (Braemar)

Rusların günde 3,5 milyon varil ham petrolü taşıyabilmeleri için takribi 240 adet tankere ihtiyaçları olduğu yönünde hesaplanmış bir değer üzerinden karşılaştırmalı bir tablo ortaya çıkarılmıştır. Rus envanterinde bulunan 60 tanker ile kimliği gizli alıcılara satılan 75 tanker toplam olarak 135 adet olup 240 adet ihtiyaca binaen potansiyel açıkları 105 adet olarak belirlenmiştir. Şimdiye kadar bu açığın birazı 63 adet Yunan tankeriyle kapatılmaya çalışılıyordu.

O takdirde 05 Aralık sonrası AB yaptırımları kapsamında:

- 105 adet tanker açığı nasıl kapatılacaktır?
- Bu tankerlerle taşınan ham petrol hangi pazarlara sunulacaktır?

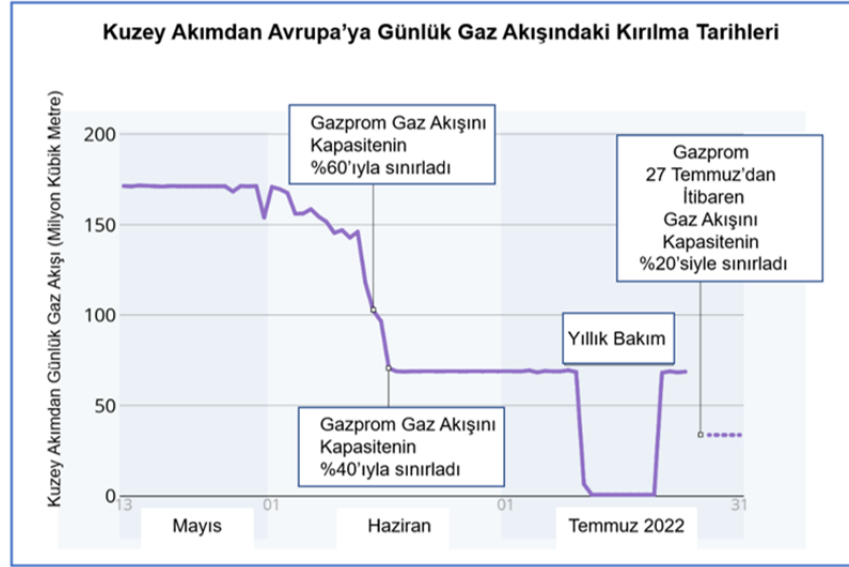
Bu soruların şimdilik cevabı;

- Muhtemelen Çin ve Uzak Doğu ülkelerine ait tankerlere yapılacak ham petrol transferleriyle tanker açığı kapatılabilir,
- Atlantik ve Akdeniz'de şimdilik belirsiz rota bacaklarındaki mevkilerde yapılacak transferlerle de Avrupa'da kaçak bir pazarın oluşması ve Rus tanker filosunun genel itibarıyla rotasını Doğuya çevirmesiyle yeni pazarlar sağlanabilir şeklinde verilebilir.

Buna karşılık bu yılın haziran ayında bazı İngiliz açık kaynaklarında, gölge filo olarak isimlendirilen bu Rus projesi bir teori olarak görülüyordu. Rus P&I tarafından sigortalanabilecekleri yönünde tartışmalar vardı. Ancak 05 Aralık'a yaklaşmaya başladıkça bu defa gizli alıcılara satılan tankerler cinslerine göre ortaya dökülmeye başladı. Durum ciddiye bindi. Diğer yandan yaptırımların, Rus ham petrol ihracatının çoğunu durdurabileceği değerlendiriliyor.

### **Gaz taşımacılığı açısından;**

AB'nin 2021-2022 yılları arası Kuzey Akım hatları üzerinden Rusya'dan ithal ettiği doğal gazın genel olarak seyrine baktığımızda; Ukrayna savaşına bağlı olarak, Haziran 2021, Temmuz 2022 ve Kasım 2022 tarihlerinde kırılmalar yaşandığını görüyoruz. Bu kırılma tarihlerini biraz daha ayrıntılı incelediğimizde;



**Grafik-10:** Kuzey Akımdan Avrupa'ya Günlük Gaz Akışındaki Kırılma Tarihleri

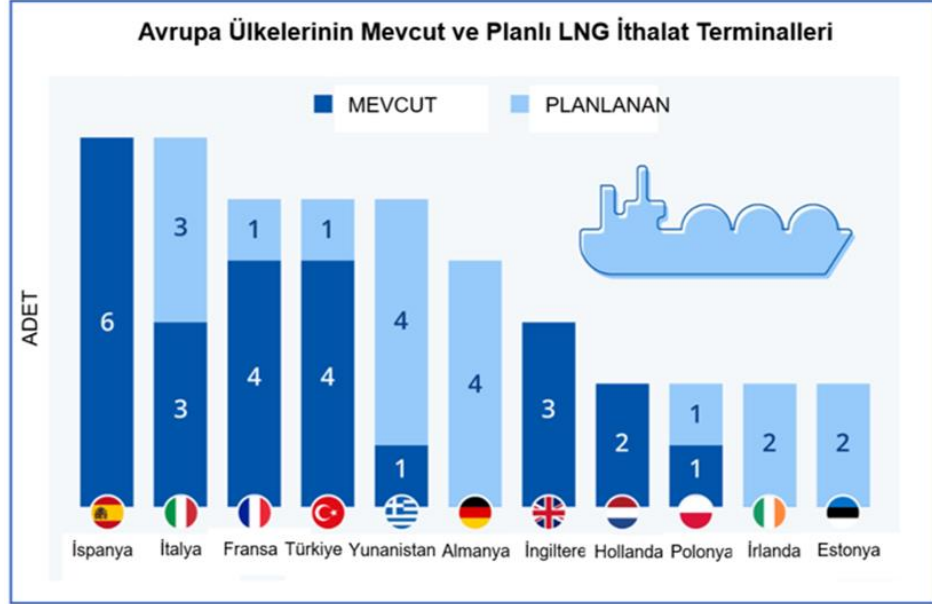
**Kaynak:** Statista (Bruegel, ENTSOG)

Rusya'nın Ukrayna savaşı kapsamında Avrupa'ya takındığı tavır ve politikalar nedeniyle; Haziran 2021'den itibaren önce kapasitenin yüzde 60'ı kadar sonrasında ise kapasitenin yüzde 40'ı kadar bir gaz akışı gerçekleştirdiğini görüyoruz. Temmuz 2022'de ise Rusya, gaz boru hattındaki yıllık bakım nedeniyle gazı kesmiş, 27 Temmuz'dan itibaren gaz akışını kapasitenin ancak yüzde 20'siyle sınırlandırmıştır. Eylül ayındaki gaz hatlarında meydana gelen sızıntıyla akış tamamen durmuştur.

Rusya'nın, Ukrayna savaşının gidişatına bağlı olarak AB'nin Ukrayna'ya olan desteğiyle orantılı bir şekilde bu gaz kesintilerini icra ettiğini baştaki değerlendirmemizde de ifade etmiştik.

AB tarafından da buna karşı tedbirler alınmaya çalışıldı. Öncelikle yedek depolarındaki gazın tasarruflu kullanımı için bir planlama yapıldı. Tabii ki bu kâfi değil. Avrupa ülkeleri bu konuda çaresiz de değiller ancak çözüm bir miktar uzun vadeli. Çünkü birçok ülke Yüzer LNG Depolama ve Yeniden Gazlaştırma Ünitesini (FSRU-Floating Storage Regasification Unit) bir çözüm olarak görmeye ve bu kapsamda yatırımlar yapmaya başladı. Son örneği ise Almanya... 283 metre uzunluğundaki "Neptune" isimli gemiyi bu iş için 01 Aralık'ta Lubmin sanayi limanına getirdi. Ancak

1 tane terminal yetmiyor. Avrupa ülkelerinin kasım ayı itibarıyla bu kapsamdaki çabalarını incelediğimizde:



**Grafik-11:** Kasım 2022 Ayı İtibarıyla Avrupa Ülkelerinin Mevcut ve Planlı LNG İthalat Terminalleri

**Kaynak:** Statista (Gas Infrastructure Europe)

Grafik-11'de yer alan ülkelerin, İspanya dışında, kendi ihtiyaçlarına binaen mevcutları haricinde planlı FSRU ve sahil donanımlarını hazır hale getirmeleri gerekmektedir. Almanya örneğinden gidersek; 01 Aralık'ta ilk terminalin bağlantılarının yapıldığı, diğer üç terminalin ise 2023 sonuna kadar yetiştirileceği belirtiliyor.

Ancak FSRU tipinin, sahil depolama sistem ve kapasitesi ile dağıtım kolaylığı ve kullanım yeterliliğini de dikkate almak gerekiyor. Bütün bu planlananlarla birlikte ülke ihtiyacının ne kadarının karşılanacağı da önemli bir faktör.

Netice itibarıyla, Rusya-Ukrayna savaşı devam ettiği sürece doğal gaz teminindeki sorunların devam edebileceği değerlendirilmektedir.

**Alp Kırıkkanat**

**NAVİS Akademi Yazarı**



## Sonuç

Rusya-Ukrayna savaşının denizcilik sektörüne majör bir tesiri olduğu ortadadır. Diğer yandan bu sektörü, sadece bu savaşın etkilediğini de söyleyemeyiz. Salgın ve diğer bölgelerdeki krizler ile çatışma olasılığı yüksek olan deniz alanları da denizcilik sektörü açısından potansiyel bir tehdit içeriyor. Örneğin, Bab-El Mandeb, Hürmüz ve Malakka Geçitleri ile Pasifik bölgesi, her anlamda yüksek risk taşıyan yerler olarak karşımıza çıkıyor. Diğer yandan Çin'deki kontrol dışına çıkma ihtimali yüksek yeni bir salgın dünyayı tedirgin ediyor.

Rusya-Ukrayna savaşıyla birlikte diğer risk olasılıklarından herhangi biri ya da bir kısmı veya hepsinin birden ortaya çıkması, kuvvetle muhtemel Armageddon'un kapılarını açabilir.

Tabi öncelikle 2022 analizimizi ve 2023 tahminlerimizi en sıcak olan ve bir an önce kontrol altına alınıp söndürülmesi gereken Rusya-Ukrayna savaşı üzerine geliştirmeye çalıştık. Üstelik bu savaşın olası tüm sonuçları ülkemizi yakından ilgilendirmektedir.

Diğer yandan Ukrayna savaşıyla birlikte, diğer bölgesel krizlerin ve salgınların sürmesi; yeni ve kalıcı bir uluslararası sistemin kurulmasına engel teşkil etmektedir. Üretim düşmekte, ülkeler ve bölgeler arası mal ve hizmetin sistematik akışı sağlanamamaktadır. Bu ise deniz ulaştırmasında ve tedarik zincirlerinde gözle görülür problemlere neden olmaktadır.

Bu çerçeveden bakıldığında; salgınların, savaşların, çatışmaların ve hatta sektörde beklenen yeniliklere ayak uydurmadaki teknolojik ve mali sorunların, denizcilik alanında birçok belirsizliği gündeme getirdiği söylenebilir.

Bu kapsamda, kronikleşen küresel sıkıntılarla birlikte; uluslararası kurumlar tarafından, 2023 yılından başlamak üzere zorunluluk olarak ortaya konulan bazı yenilik ve uygulamaların da deniz taşımacılığını daraltan riskler taşıdığı değerlendirilmektedir.

Örneğin yakıt çeşitliliği, baca gazı emisyon oranlarının düşürülmesine yönelik yeni uygulamalar ile gemi teknolojilerindeki yenilikler; sektördeki yatırımcıların, bu küresel şartlarda, arz-talep dengelerini belirlemesini ve yeni yatırımlara yönelmesini zorlaştırmaktadır.

Netice itibarıyla, bu hususlara dair gelişmelerin; analizlerimizde yer alan sektörel sorun faktörlerine yeni bir madde olarak dahil mi olacağı ya da mevcut sorunların çözümüne katkı mı vereceği 2023 yılı sonlarına doğru daha açık bir şekilde ortaya çıkacaktır.

2023 yılının her anlamda ülkemize, bölgemize ve dünyamıza barış, huzur ve istikrar getirmesi dileğiyle...

**NAVİS AKADEMİ**