



## LESS CARGO MORE VESSELS

# DAHA AZ YÜK, DAHA FAZLA GEMİ

DR. PHILIP ROGERS // GALBRAITH'S LTD. ARAŞTIRMA BÖLÜMÜ BAŞKANI // HEAD OF RESEARCH

**“Önümüzdeki seneler içinde teslim edilecek çok sayıda kuru dökme yük gemisi var ve kanımca bu gemilerin kapasitesi kuru yüklerin talebinde meydana gelecek artışı aşacak.”**

*“There are many many huge number of dry bulk ships to be delivered in the coming years. In my opinion the capacity of these ships will exceed the increase in demand in the dry bulks.”*

**N**avlun piyasası 2004'de daha önce görülmemiş bir düşüş yaşadı. Ancak yıl boyunca zaman ilerledikçe toparlanarak yıl sonuna doğru daha da yüksek seviyelere ulaştı. Çelik ve demir cevherine olan talep 2005'te son derece güçlü bir şekilde artmaya devam ediyor. Dünyada üretilen çeliğin dörtte birini Çin tek başına üretmeye başladı. Kömür de ol-

dukça istikrarlı bir seyir izliyor. Tahıl ticareti her zaman olduğu gibi biraz daha sorunlu. Uluslararası Tahıl Kurulunun verdiği son bilgilere göre tahıl ticareti bu sene nispeten durgun geçecek, küçük bir düşüş ihtimali de var. Diğer dökme yüklerde artış görülecek ve bu artışa genel olarak yukarıda bahsedilen üç dökme yükü de etkileyen faktörlerin ay-nısı neden olacak.

Bu nedenle bu alanların tümünü bir araya getirerek önümüzdeki 3 yıla baktığımızda, bu dönem boyunca talepte istikrarlı bir artış olacağını görüyoruz. “Yukarıdan aşağıya” yönelik bir yak-

*n 2004 we have seen the largest fall in the freight market that has ever been recorded. However as the year went on, the market recovered and went to even higher levels towards the end of the year. Steel and iron ore demand is continuing to grow very strongly in 2005. China is now producing one in every 4 tons of steel being produced. Coal is continuing steadily as well. Grain trade is always a little more problematic. The current indication from the International Grains Council (IGC) is that grain trade might be relatively flat this year and possibly there may be a small decline. The other bulks will be in huge aggregate and generally be driven by same factors as the other 3 major bulks already mentioned.*

*So putting all those areas together and projecting fort through the next 3 years, we see steady demand growth throughout the period. Taking a “top down” approach, the overall seaborne trade growth appears to be around 3 percent by the year 2007 and that will be equal to around about 150,000 million tonnes minus or plus. But if we look at this situation the other way around as “bottom up” approach, the question in terms of the freight market is, will the new fleet supply be sufficient to cope with this demand growth? If we analyze the current orderbook and the DWTs of these vessels, we see overall deliveries of 23,1 million DWT this year and 23,0 million DWT next year.*

### WARNING TO FINANCIERS

*If we have a look at the orderbook for the next 4 seeable years we see huge volume of capesize coming on stream. The belief in*



Dr. Philip Rogers



laşım benimsendiğinde, deniz ticaretinde genel büyümenin 2007 yılı itibariyle yüzde 3 civarında olacağı öngörülmüyor. Bu da yaklaşık artı veya eksi 150 milyon tona eşit. Ancak duruma tersinden, yani "aşağıdan yukarıya" baktığımızda navlun piyasası açısından sorulması gereken soru, yeni filonun talepte meydana gelecek bu artışla başa çıkabilmek için yeterli olup olmadığı. Sipariş defterinin son halini ve bu gemilerin kapasitelerini incelediğimizde bu yıl yapılacak teslimatların toplamının 23,1 milyon DWT, gelecek yıl ise 23 milyon DWT olduğunu görüyoruz.

### FİNANSÖRLERE UYARI

Önümüzdeki 4 yıl için sipariş defterine bakarsak, büyük bir cape-size kapasitesinin gelmekte olduğunu görürüz. Piyasadaki genel inanış talepteki artışın daha fazla gemi siparişi verilmesi için yeterli olacağı yönünde. Bu bir noktada sürdürülemez bir konum. Denizcilik sektöründeki finansörlerin sorması gereken soru da bu noktaya henüz ulaşıp ulaşılmadığı olmalıdır.

Kaba olmak istemiyorum ancak finansörler genel olarak bu noktaya ulaştığımızı düşünüyorlarsa, eğer piyasa tepetaklak olacak ise yeni gemilere kredi vermeye devam etmeleri kendi sorumluluklarıdır.

Filodaki net değişime baktığımızda, kaydı silinenler çıkarıldığında bu yıl yaklaşık 22 milyon DWT ve gelecek sene 22 milyon DWT'lik bir artış görüyoruz. Bu capesize tipi gemilerin yılda 6 sefer yaptığını farz edersek, bu yıl içinde toplam 22 x 6 yaklaşık 135 milyon

*the market is generally that the demand growth will be sufficient and that it is just defiable to order more and more vessels. At some point this is an unsustainable position. The question the financiers of the shipping community should be asking is have we reached that point already?*

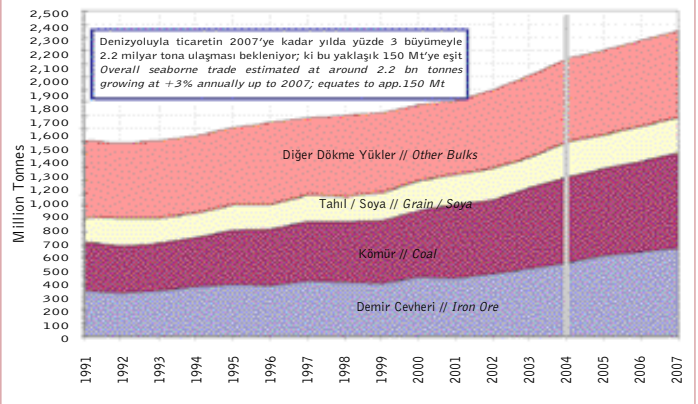
*I would not like to be impolite but if they think that we have generally reached that point already, it is irresponsible of them to carry on lending money for new vessels if the market is going to turn down.*

*When we have a look at the net change in the fleet, taking the*

## DENİZ TİCARETİNDEKİ TOPLAM BÜYÜME

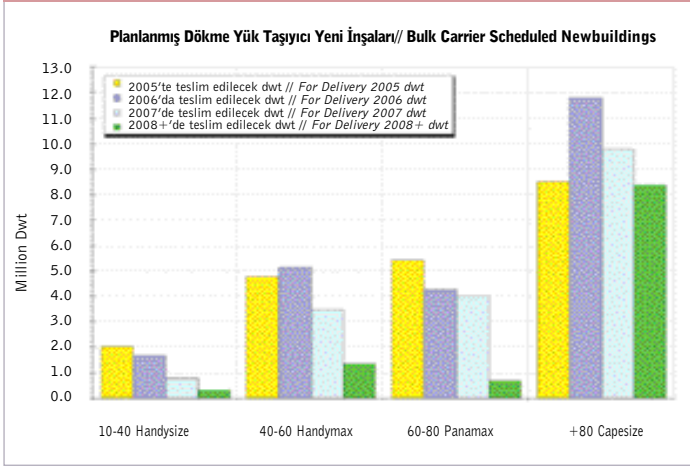
### OVERALL SEABORNE TRADE GROWTH

#### Denizyoluyla Gerçekleştirilen Kuru Dökme Yük Ticareti // Seaborne Dry Bulk Trade





## YENİ İNŞALAR NEWBUILDINGS



ton yük taşıyacaklar demektir. Bununla birlikte, daha önce de belirttiğim gibi, ticaretteki büyüme yalnızca 150 milyon ton civarında olacak. Eğer bu 150 milyon tonluk büyüme 300 milyon ton olarak gerçekleşirse, o zaman sipariş defteri gerçekçi demektir. Bu gemiler piyasaya gelecek yılın sonunda teslim edilecek ve şimdiki yük talebi tahminimizi kaldırabilecek kapasitede.

### HASSASİYETLER NELER OLACAK?

- Brezilya'dan gelen demir cevheri fiyatlarında yüzde 70'ten fazla artış olması durumunda taşıma mesafesi uzak olan bu tedarikçiye olan talep azalacak.
- Yüksek petrol fiyatları olumsuz etki yapacak.
- Piyasada düşüş yaşanması durumunda hurda satışları hızla artabilir; bu da filo tedarikinde azalmaya ve navlun fiyatlarının uzun bir süre yüksek seyretmesine neden olur.
- Çin tahmin edilenden daha hızlı büyüyor (veya yavaşlıyor).
- Eğer yük talebiyle ilgili tahminimiz gerçekte ortaya çıkacak rakamın yalnızca yarısı kadar olursa, filodaki büyüme yine de ticarete meydana gelecek bu artışı kaldırabilir.

Sonuç olarak piyasa anlayışının yine de talepte büyük bir artış olacağı yönünde olduğunu söyleyebiliriz. Çin ve Uzak Doğu ülkelerinden de büyük bir talep olacağını düşünüyorum. Ancak teslim edilecek çok sayıda gemi var ve kanımca bunların kapasitesi talepte meydana gelecek artışı aşacak. ☒

deletions out of the market, we see about 22 million DWT this year, another 22 million DWT next year. If those capesize vessels are doing 6 voyages per year then they will carry  $22 \times 6$ , app. 135 million tons of cargo this year. However as I said earlier, the trade growth will be around only 150 million tons. If that 150 million tons trade growth is 300 million tons, the orderbook is factual and these vessels will be delivered into the market by the end of the next year, those vessels could still cope with our current estimate of cargo demand.

### WHAT WILL THE SENSITIVITIES BE?

- Huge increase in iron ore prices from Brazil >70 percent will dampen demand from this long-haul supplier.
- Higher oil prices will have negative impact.
- Scrapping could increase sharply once fall in market occurs; this will have effect of reducing fleet supply and prolonging high rates.
- China expands (or slows) faster than anticipated.
- If our estimate of cargo demand is only half of what it actually turns out to be, the net fleet expansion can still cope with this trade growth.

As a result, we can say that the market perception is still of a firm demand. I suggest there is still to be strong demand from China and Far East countries as well. However there are many many huge number of ships to be delivered which will in my opinion exceed the increase in demand. ☒

## PLANLANMIŞ YENİ İNŞALAR

### SCHEDULED NEWBUILDINGS

