

WORLD SHIPPING AND SHIPBUILDING OUTLOOK

DÜNYA DENİZCİLİĞİ VE GEMİ İNŞA GÖRÜNÜMÜ

MELİKE ASLI ŞAHİNSOY

ABS Black Sea Technical Advisory Committee Meeting was held on November 19, at Mariott Hotel, Istanbul. Country Manager for Turkey Mr Seyfettin Tatlı, opened the meeting and Mr Todd Grove, President&COO, Europe Division, ABS; Mr Stefano Penco, Vice President, Southern Region, ABS; Mr Karel Van Campenhout, Senior Vice President of Operations, Europe Division, ABS, made speeches and presentations regarding the issues like ABS update, ABS regional activity, world shipping and shipbuilding outlook, environmental regulatory update, offshore update, hull inspection and maintenance program.

ABS Karadeniz Teknik İstişare Komitesi Toplantısı, 19 Kasım 2009 tarihinde, İstanbul Mariott Hotel’de gerçekleştirildi. Kuruluşun Türkiye Ülke Müdürü Seyfettin Tatlı’nın toplantının açılış konuşmasını yapmasının ardından, ABS Avrupa Bölümü Başkan ve COO’su Todd Grove; ABS Güney Bölgesi Başkan Yardımcısı Stefano Penco ve ABS Avrupa Bölümü Operasyonlar Başkan Yardımcısı Karel Van Campenhout ABS’teki gelişmeler, ABS’in bölgesel faaliyetleri, dünya deniz taşımacılığı ve gemi inşa sektörlerinin görünümü, çevre ile ilgili düzenlemelerde meydana gelen gelişmeler, offshore sektöründeki gelişmeler, tekne muayeneleri ve bakım programları hakkında konuşma ve sunumlar gerçekleştirdi.



Seyfettin Tatlı, Karel Van Campenhout, Todd Grove, Stefano Penco

Stating that ABS fleet is continuing to grow, Mr Todd Grove declares they still have the number 1 status in the world orderbook in classifications although the orderbook is in decline now. The existing fleet is 10,652 vessels, 155.3 mgt which means 15.7% gt share, over 60% is younger than 10 years old. ABS remains number 1 with a 57.2 Mgt orderbook, where it has 18.7% share with number 1 in China, Taiwan&Singapore, and number 2 in Japan&India. The society also has a strong offshore activity with 142 offshore units and 616 offshore service&support vessels under or pending construction. Under 10,652 vessels in class, there are

ABS filosunun büyümeye devam ettiğini belirten Todd Grove, dünya sipariş defterindeki küçülmeye rağmen dünyada klaslama alanında 1 numaradaki konumunu koruduğunu belirtti. Mevcut filo halen 155.3 mgt’luk 10,652 gemiden oluşuyor ve bu da yüzde 60’ı 10 yaşından genç olmak üzere yüzde 15.7 gt’luk bir paya karşılık geliyor.

ABS, 57.2 Mgt sipariş defteriyle birinciliğini korurken, Çin, Tayvan ve Singapur’daki yüzde 18.7’lik payı ile birinci, Japonya ve Hindistan’da ise ikinci konumda. Kuruluş aynı zamanda halen in-



8,117 ships/offshore rigs and 2,535 barges which shows offshore business' strength in the classification society's activities. Plus new deliveries are still ahead. Still according to the presentations given, ABS stands as a very much tanker classification society where 35% of the existing fleet just contains oil tankers in which they have a number 1 status in worldwide orderbook. That is followed by 17% bulk carriers, 15% containers and 12% offshore.

President Todd Grove made a good presentation on world shipping and shipbuilding outlook regarding the topic if the industry recovery started, or a crisis is still looming. It remains a very good question. But about the economic outlook what is seen from ABS point of view is a little more optimistic than 6 months ago. There is a deep recovery in GDP growth but forecasters differ over the pace and sustainability of this recovery. According to IMF, less onerous projection for 2009 world GDP is -1.1% up from -1.4%. US is slow to recover, Western Europe will lag and China and emerging countries are still expected to lead the way out of recession. "We see some improvements but it is slow" said Grove and continued,

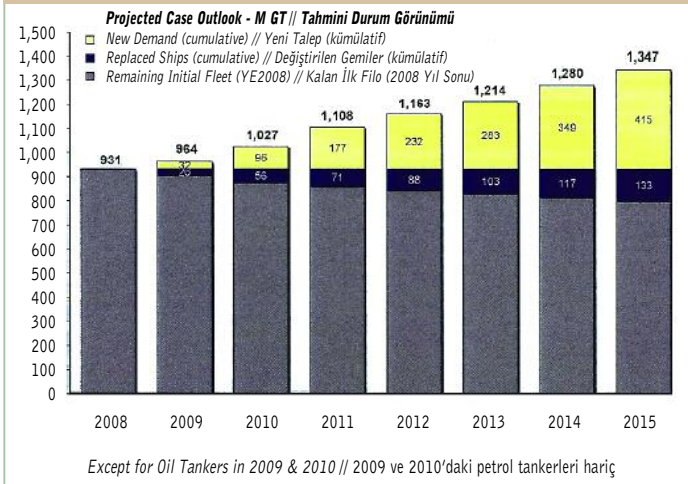
"What is actually going to happen instead of a V shaped it can be a W shaped recovery. It seems better in the 4th quarter. Projections are little bit better for 2010 but still it is a very small recovery."

Based on ABS projection, it is shown that energy demand growth is expected to increase next year and there would be a return to trend growth starting in 2011, getting back to sustainable level in recent years. Oil prices on the other hand, have stabilized in the 65 - 72 dollar / bbl range. Production cuts have offset drop in demand. Prices are expected to hold into next year, barring a significant supply disruption event. Natural gas prices have declined, LNG ships are laid up, since there is an excess supply of natural gas now. They will likely remain low until oil prices escalate; when the world actively recovers from the current economic downturn.

When we look at the offshore industry, ABS gives an outlook which is more positive than maritime industry. Accordingly, the

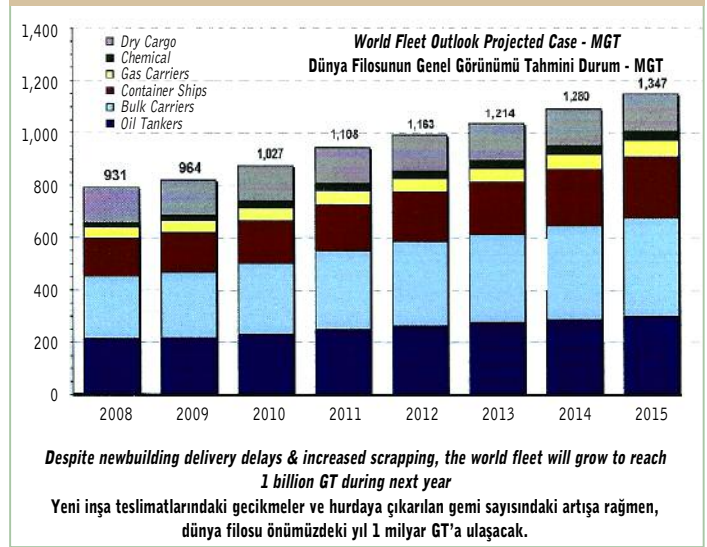
NEW DEMAND SHIPS WILL OUTPACE REPLACEMENTS

YENİ GEMİ TALEPLERİ, DEĞİŞTİRİLEN GEMİ SAYISINI GEÇECEK



SUPPLY - PROJECTED WORLD FLEET COMPOSITION

ARZ - DÜNYA FİLOSUNUN TAHMİNİ BİLEŞİMİ



şa halinde olan veya inşa edilmeyi bekleyen 142 offshore ünitesi ve 616 offshore servis ve destek gemileriyle güçlü bir offshore faaliyetine sahip. Klasta bulunan 10,652 gemiden 8,117'sinin gemi/offshore platformları ve 2635'inin barç olması, offshore faaliyetlerinin klas kuruluşun genel faaliyetleri içindeki gücünün bir göstergesi. Bunlardan başka teslim edilmeyi bekleyen birçok gemi daha bulunuyor. Bununla birlikte, yapılan sunumlarda da belirtildiği gibi, ABS daha çok bir tanker klas kurulu konumunda. Mevcut filonun yüzde 35'ini petrol tankerleri teşkil ederken, kuruluş dünyanın bu alandaki sipariş defterinin yüzde 35'ine sahip. Tankerleri yüzde 17 ile dökme yük gemileri, yüzde 15 ile konteynerler ve yüzde 12 ile offshore gemileri takip ediyor.

Başkan Todd Grove, sektörün toparlanmaya başlayıp başlamadığı ya da krizin hala sürüp sürmediği konusunda dünya deniz taşımacılığı ve gemi inşa sektörlerinin görünümü hakkında güzel bir sunum yaptı. Soru hala cevabını bulabilmiş değil, ancak ABS açısından ekonomik görünüm 6 ay öncesine kıyasla daha iyimser. GSYİH'deki artışta derin bir toparlanma söz konusu, bununla birlikte tahminler bu toparlanmanın hızı ve sürdürülebilirliği konusunda farklı görüşlere sahip. IMF'ye göre 2009 yılı Dünya GSYİH'si ile ilgili en hafif tahmin -%1.4'ten -%1.1'e geriliyor. ABD'nin toparlanması yavaş seyrediyor, Batı Avrupa geçicecek ve Çin ile diğer gelişmekte olan ülkelerin iktisadi durgunluktan çıkışa öncülük etmesi bekleniyor.

"Bir miktar düzelleme gözlemliyoruz, ancak bu oldukça yavaş seyrediyor. V şeklinden ziyade W şeklinde bir toparlanma söz konusu olabilir. 4. çeyrekte durum daha iyi görünüyor. 2010 yılı ile ilgili tahminler biraz daha iyi ancak yine de çok yavaş bir toparlanma görülecek," diyor Grove.

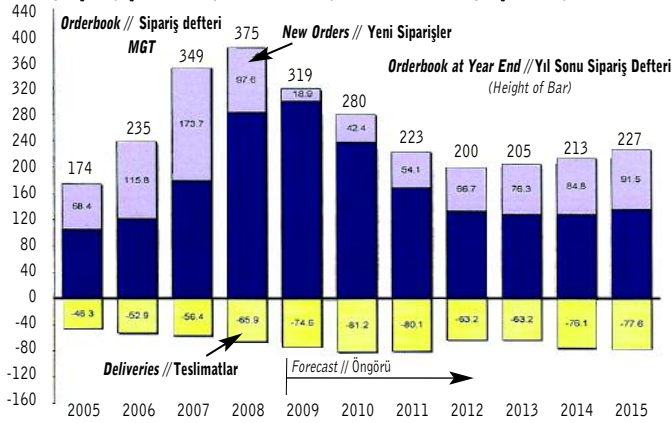


ORDERBOOK ACTIVITY - MGT

SİPARİŞ DEFTERİ AKTİVİTESİ - MGT

Newbuilding orders will remain low for next few years, out-paced by deliveries.
Projected 15% p.a. average orderbook decline thru 2012

Yeni inşa siparişlerinin sayısı, önümüzdeki birkaç yıl boyunca düşük seyredecek, teslimatlar siparişleri geçecek. 2012'ye kadar tahmini yıllık %15 ortalama sipariş defteri gerilemesi



world average day rates have declined 25% from their peak in January 2009. Lull is expected to extend into nearly next year, however long-term market outlook remains strong. Market in Gulf of Mexico and Brazil has been heating up. Deep water remains strong; "the deeper the better if you are a drilling contractor", the president said. He stated that it is the strongest area and most of the activity will be seen here in the near future. Jack-ups are over supply with more to come under construction and this will keep utilization rates low.

Volume growth will be negative this year for many sectors. Most sectors are down, with all projected to improve in 2010, where LPG demand will remain weak for the next few years. New LPG ships are

ABS'in tahminleri bazında olmak üzere, enerji talebinde önümüzdeki yıl bir büyüme bekleniyor ve 2011 yılından itibaren büyüme trendiyle birlikte son yıllardaki sürdürülebilir seviyelere geri dönebilecek. Diğer yandan petrol fiyatları 65 - 72 dolar / bbl aralığında dengeye ulaştı. Üretimde gerçekleştirilen azaltmalar, talepteki azalmayı telafi etti. Fiyatların, arzda önemli bir kesintiye neden olmaksızın gelecek yıl aynı düzeyde seyretmesi bekleniyor. Şu sıralar ihtiyaçtan fazla doğalgaz arz olduğundan, doğalgaz fiyatları düştü, LNG gemileri hizmet dışı bırakıldı. Dünya içinde bulunduğumuz ekonomik gerilemeden aktif bir şekilde toparlanana ve petrol fiyatları yükselene kadar düşük seyretmesi muhtemel.

Offshore sektörüne baktığımızda, ABS denizcilik sektörüne kıyasla daha iyimser bir tablo çiziyor. Buna göre dünyada ortalama günlük ücretler, 2009 yılı Ocak ayında yaşanan zirve noktasına kıyasla yüzde 25'lik bir gerilemeye sahne oldu. Sükunetin gelecek yıla uzanması bekleniyor, ancak piyasa uzun vadede güçlü görünmüyor. Meksika Körfezi ve Brezilya piyasası ısınmaya başladı. Derin deniz petrol faaliyetleri gücünü koruyor. Başkana göre, "Eğer sondaj yüklenicisiyseniz, ne kadar derinse o kadar iyidir". Grove bunun en güçlü alan olduğunu ve yakın gelecekte bu sektörde yoğun faaliyetler gözlemleneceğini ifade ediyor. Jack-up platformlarda fazla arz söz konusu ve inşa halinde olan platformlar da var. Tüm bunlar kullanım oranlarını düşürecek.

Miktar büyümesi bu sene birçok sektörde eksi yönde olacak. Birçok sektör dibe vurmuş durumda ve hepsinin 2010 itibarıyla toparlanmaya başlayacağı tahmin ediliyor. Diğer yandan LPG talebi önümüzdeki birkaç yıl düşük seyredecek. Birçok LPG gemisi ya hizmet dışı bırakıldı ya da sınırlı bir şekilde kullanılıyor. Grove, konteyner ticaretinde hatırı sayılır büyümenin iki yıl içerisinde başlayacağını ifade ederek, önemli sayıda konteyner gemisinin sipariş halinde olduğunu hatırlattı.

DENİZ TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ ACIYI HİSSETMEYE DEVAM EDİYOR

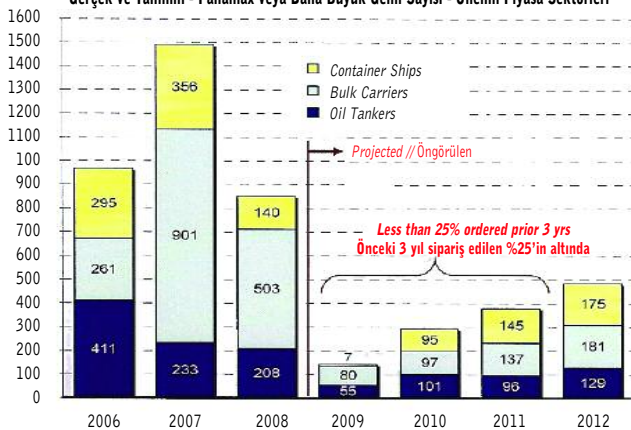
Verilen bilgiler bazında birçok piyasa sektörü gerilemiş, hatta özellikle konteyner gemileri olmak üzere bazıları daha da kötü bir durumda olduğu söylenebilir. Önümüzdeki birkaç yıl boyunca piyasaya girecek çok sayıda yeni inşa gemiyle birlikte arz fazlalığı daha da kötü bir duruma gelecek. Arz fazlalığının daha da büyük etkileri yaşanabilir ve bu durum gelecekteki gemi değerleri ile ilgili anlayışı bozabilir. Hurdaya çıkarma faaliyetleri arttı, ancak yeni tonaj dalgasını telafi etmeye yeterli görünmüyor. Kredi almak zorlaştı. Etrafta bol para var, ancak bu paralar kullanılmıyor.

Gemi inşanın bir geçiş sürecinde olduğunu ifade eden Todd Grove, geçtiğimiz Kasım ayında zirve yapan dünya sipariş defterinin gerilemeye devam edeceğini, teslimatların yeni siparişleri geçeceğini söyledi. Teslimatlarda gecikmeler artmaya devam ederken, bunların bazıları armatörler tarafından erteleniyor. 2009 yılının ikinci çeyreğinde azalmasına rağmen, iptallerin de devam etmesi bekleniyor. Grove konu hakkında şunları söyledi: "2009 yılının ikinci yarısı boyunca şahit olduğumuz iptallerde azalma söz konusu, artık daha az sipariş iptal ediliyor. İptallerin düzeyi daha önceki beklentilerimizden daha düşük gerçekleşti." Yeni gemi fiyatları düşmeye devam

SHIPBUILDING DEMAND - LARGE SHIP ORDERS

GEMİ İNŞA TALEBİ - BÜYÜK GEMİ SİPARİŞLERİ

Actual & Projected - Number of Ships Panamax Size or Greater - Major Market Sectors
Gerçek ve Tahmini - Panamax veya Daha Büyük Gemi Sayısı - Önemli Piyasa Sektörleri



Significant projected drop off in large ship orders after the ordering frenzy the past few years
Geçtiğimiz birkaç yılda görülen sipariş çığırından sonra büyük gemi siparişlerinde önemli oranda azalma olacağı tahmin ediliyor.



laid up or in limited use. Substantial growth will start in 2 years time in container trade declared Mr Grove and explained that significant number of containerships are in order.

SHIPPING CONTINUES TO FEEL THE PAIN

Based on the information given, most market sectors are down; some more than others; particularly containerships. It can be said that large amount of idled tonnage likely to continue for some time. Wave of newbuildings to enter market over next few years will compound the excess supply problem. Major supply surplus impact is still to come, undermining the perception of future ship values. Scrapping has escalated, but not likely to be enough to offset the wave of new tonnage. Credit remains tight, driving new build speculators to the side lines. There is plenty of money around but in terms of using it, then it is not very available.

Shipbuilding is in a transition state Mr Todd Grove emphasized, stating that world orderbook, which peaked last November, will continue to decline with deliveries outpacing new orders. Delivery slippages continue to increase; some deferred by owners. Cancellations are expected to continue, though second quarter of 2009 surge has eased. Mr Grove explained, "During second quarter of 2009 what we saw is kind of eased of and now very few orders have been cancelled. The level of cancellations will not be as we had expected." New ship prices continue to decline, with some yards going out of business. China CGT (compensated gross tonnage) output has overtaken Japan for the second spot. So China remains the largest behind Korea. Projected new GT orders for 2009 are less than 20% of those placed in 2008, and only 10% of 2007.

WHAT IS HAPPENING ON THE SCRAPPING SIDE?

On the scrapping side, it is stated that we are not going to see a scrapping like expected before. Scrapping will continue to escalate. Recent surge in scrapping will likely continue through 2010. Over the past 5 years only 1,300 ships were scrapped and over the next 5 years, (2009-2013) 4,600 larger cargo carrying ships will likely to be scrapped; 102 MGT on GT basis. To be more specific, 1/3 of total will be bulk carriers, 1/3 tankers, a portion due to the regulatory phase-out and 1/3 container ships.

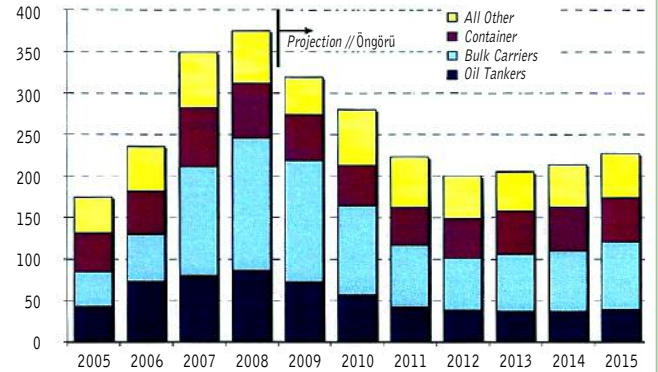
Scrapping demands will place a huge strain on the demolition market, compounded by projected low steel prices. Growing environmental concerns will also pressurize capacity. Mr Grove highlighted that scrapping should be done in an environmental way. And parallel to this, new recycling convention adapted by IMO in May 2009 which aimed to improve recycling safety and reduce damage to the environment. This will not be in force for at least two years. However projected scrapping volume at that time will be that of the amount scrapped over next 2 years before adoption.

MANY CHALLENGES AHEAD IN SHIPBUILDING

Tremendous headwinds with no significant relief is in sight near term. New orders have been sparse even with falling prices. Many existing contracts in peril due to lack of financing and tight credit. Greenfield yards are at risk and expansion plans cancelled. Owners are renegotiating terms, pressured to delay or cancel existing contracts. Orderbook will steadily decline for the next few years with deliveries outpacing new orders. Offshore sector is only

ORDERBOOK COMPOSITION - MGT

SİPARİŞ DEFTERİNİN BİLEŞİMİ - MGT



All Other	43.3	54.0	67.1	62.9	45.5	67.5	60.9	51.1	47.4	51.0	53.9
Container	46.6	51.7	71.4	66.5	55.7	48.7	45.3	47.5	51.8	52.9	52.8
Bulk Carriers	41.8	56.7	131.1	159.3	145.6	107.3	75.1	62.8	68.6	72.7	81.1
Oil Tankers	42.4	72.9	79.7	86.1	72.3	56.7	41.7	38.3	36.9	36.9	39.5

- **Bulk Carriers will continue to have the lion's share of a smaller orderbook**
Dökme Yük Gemileri, gittikçe küçülen sipariş defterinde aslan payını almaya devam edecek.
- **Oil Tankers will lose the #2 spot to Container Ships**
Petrol Tankerleri ikinciliği Konteyner Gemilerine kaptracak.

ederken, bazı tersaneler kapanıyor. Çin'in CGT performansı Japon'a yığıldı. Bu nedenle Çin, Kore'nin ardından en büyük haline geldi. 2009 yılı için öngörülen yeni GT siparişleri, 2008 yılına kıyasla yüzde 20, 2007'ye kıyasla ise yüzde 10 azalma gösterdi.

HURDAYA AYIRMA FAALİYETLERİ NE DURUMDA?

Hurda faaliyetleri ile ilgili olarak Grove, bu faaliyetlerin daha önce beklendiği kadar olmayacağını ifade etti. Bununla birlikte artmaya devam edecek. Son artışlar muhtemelen 2010 yılında da devam edecek. Geçtiğimiz 5 yıl boyunca yalnızca 1,300 gemi hurdaya ayrılırken, önümüzdeki 5 yıl boyunca (2009 - 2013) toplam 4,600'den fazla yük gemisi hurdaya ayrılacak. Bu rakam GT bazında 102 MGT'ye karşılık geliyor. Daha kesin ifadelerle, bu rakamın üçte biri dökme yük gemisi, üçte biri tanker ve üçte biri de konteyner gemisi şeklinde olacak.

Hurda talebi, düşeceği tahmin edilen çelik fiyatlarıyla birlikte gemi söküm piyasası üzerinde büyük bir sıkıntı yaratacak. Çevre ile ilgili artan kaygılar da kapasiteye baskı yapacak. Grove bu noktada hurdaya ayırma faaliyetlerinin çevreyle dost bir biçimde yapılmasının ve buna paralel olarak 2009 Mayıs ayında IMO tarafından kabul edilen ve geri dönüştürme faaliyetlerinin güvenliğinin artırılmasını ve çevreye verilen zararın azaltılmasını hedefleyen yeni geri dönüşüm konvansiyonunun önemine dikkat çekti. Yeni konvansiyon en az iki yıl yürürlüğe girmeyecek. Bununla birlikte yürürlüğe gireceği zamanda hurda faaliyetlerinin, geçen iki sene içinde hurdaya ayrılanların miktarına eşit olacağı tahmin ediliyor.

GEMİ İNŞAYI ZORLUKLAR BEKLİYOR

Yakın vadede kayda değer rahatlama beklenmiyor. Fiyatlarda görülen düşüşe rağmen yeni sipariş sayısı son derece düşük. Birçok mevcut sözleşme finansman ve kredi yokluğu nedeniyle tehlike altında. Yeni gelişmekte olan tersaneler risk altında ve büyüme



DELIVERIES & NEW ORDERS AS A % OF FLEET GT

FİLONUN GT YÜZDESİ OLARAK TESLİMATLAR VE YENİ SİPARİŞLER

Projected Case // Öngörülen Durum	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bulker-Capsize	9.4	13.5	13.2	13.3	5.9	7.6	6.6	5.4	3.5	6.9	5.5	7.6	9.6	10.8
Bulker-Panamax	4.7	9.2	9.7	9.3	5.2	7.8	6.6	2.1	4.0	3.9	6.4	7.6	8.1	8.5
Bulker-Handymax	11.1	12.4	11.6	4.7	5.4	7.2	7.9	2.5	5.5	6.1	7.0	8.5	9.2	9.1
Bulker-Handy	5.8	6.1	7.0	6.5	6.8	6.4	5.9	5.4	5.5	6.7	5.8	3.9	1.8	0.5
Cont-Post Panamax	11.6	10.8	10.7	9.2	6.9	9.4	9.9	0.3	6.2	9.5	9.7	10.8	11.2	10.6
Cont-Panamax	10.3	9.2	5.2	2.7	7.3	9.4	8.9	0.6	5.9	7.6	9.0	9.7	9.0	8.3
Cont-Sub-Pana/Handy	5.9	5.0	3.2	3.5	7.8	7.6	7.7	0.9	6.4	7.3	8.0	7.8	7.3	6.9
Cont-Feeder	3.3	2.4	1.1	2.0	6.6	6.3	5.6	1.2	4.9	6.8	5.0	4.3	4.3	4.5
Tanker-VLCC	10.1	11.0	12.8	9.2	3.8	4.4	3.1	4.9	2.8	2.4	3.3	3.8	4.4	5.1
Tanker-Suezmax	13.3	11.8	11.9	3.5	6.7	6.3	5.4	3.1	5.7	4.9	6.0	6.3	6.5	6.5
Tanker-Aframax	9.2	9.1	6.2	3.7	6.9	6.5	6.2	1.7	5.7	5.1	6.2	6.1	6.1	6.1
Tanker-Panamax	10.2	8.8	7.7	2.3	6.8	5.4	5.7	0.8	4.4	4.4	5.3	5.7	5.4	5.3
Tanker-Handy Size	7.3	7.3	5.3	3.6	5.9	4.0	4.5	1.5	4.0	3.9	4.3	4.2	4.1	4.2
Chemical	17.5	15.5	9.3	2.8	6.4	5.2	8.9	1.7	5.8	5.9	6.3	7.5	7.4	7.2
LP6>60k cu.m	7.6	4.9	3.0	1.9	3.8	4.9	4.8	0.0	2.6	3.2	5.1	5.1	4.9	5.4
LPF 5-60k cu.m	9.2	9.0	7.7	1.7	7.2	5.7	5.2	0.7	4.5	6.5	5.5	4.9	4.4	3.9
LNG	13.0	9.0	4.2	1.6	5.6	8.0	7.2	0.3	4.4	5.8	7.3	8.1	7.7	7.2

<3

Low // Düşük

3-7

Moderate // Orta

7-10

High // Yüksek

>10

Very High // Çok yüksek

Delivery activity will be high, & new order activity low to moderate for the next few years.

Panama Canal expansion to be completed in 2014 will fuel some new build activity.

Önümüzdeki birkaç yıl boyunca teslimat faaliyetleri artacak ve yeni sipariş faaliyetleri düşük ve orta seviyede seyredecek.

Panama Kanalı'nın 2014 yılında tamamlanacak genişletme çalışmaları, yeni inşa faaliyetlerini bir miktar arttıracak.

bright spot near term though comparative volume is low.

Shipbuilding capacity expanded at an unprecedented rate. Shipbuilding output will likely peak in 2010, with 6% CGT excess output capacity in 2011, and 29% excess in 2012. Delivery slippage has dramatically increased in the past 2 years, and will likely remain in the 25-40% range for the next few years, due to: large % of newbuilds on order in yards with limited experience; owners pushing for delays until market improves; lack of anticipated capacity due to dropped expansion plans and shipyards slowing production to preserve workforce.

There is a lot of pressure on the orderbook, Mr Grove stated. Cancellations in the bulk carrier side if the market doesn't hold up.

There is huge search in bulk carrier ordering. Starting next year, there is some recovery but low rates than before. In 2009, almost anything stopped.

CONCLUSIONS

Based on ABS projections, we do expect to see some recovery in 2010 but not much. Seaborne trade outlook is projected to improve next year, but it will likely be some time before demand is sufficient to offset supply capacity.

For shipping; downward pressure on freight rates will likely continue for some time: projected new build cancellations and high scrapping level will not be enough to offset the supply side surplus; periodic reactivation of the current large amount of idle tonnage will undermine recovery; for some market sectors it will take several years before balance is realized.

For shipbuilding; deliveries will outpace new orders for the next few years; declining order books and ship prices will create huge challenges for ship builders, fundamentally changing the shipbuilding landscape over the next decade. ☒

planları iptal edilmiş durumda. Armatörler sözleşme koşulları üzerinde yeniden görüşmelerde bulunurken, erteleme veya iptal etme konusunda baskı altındalar. Sipariş defteri önümüzdeki birkaç yıl boyunca istikrarlı bir şekilde küçülecek ve teslimatların sayısı yeni siparişleri aşacak. Yakın vadedeki büyüklüğünü nispeten düşük olmasına rağmen offshore sektörü tek parlak sektör olarak görülüyor.

Gemi inşa kapasitesi daha önce görülmedik derecede büyüdü. Gemi inşa sektörünün kapasitesi muhtemelen 2010 yılında zirve yapacak, 2011 yılında yüzde 6 ve 2012'de yüzde 29 fazla kapasite söz konusu olacak. Teslimatlarda yaşanan düşüşler, geçtiğimiz 2 yılda büyük

oranda arttı ve sınırlı tecrübeye sahip tersanelerde sipariş halinde olan yeni inşa gemilerin büyük yüzdesi; armatörlerin piyasalar toparlanana kadar erteleme için sıkıştırması; azalan genişleme planları nedeniyle kapasitede yaşanacak düşüş ve işgücünü korumak için üretimi yavaşlatan tersaneler nedeniyle önümüzdeki birkaç yıl boyunca yüzde 25-40 aralığında kalması muhtemel.

Sipariş defteri üzerinde büyük bir baskı olduğunu ifade eden Grove, piyasa desteği olmaması halinde dökme yük gemileri tarafında iptallerin gerçekleşeceğini sözlerine ekledi.

Dökme yük gemi siparişlerinde büyük bir araştırma söz konusu. Önümüzdeki yıldan itibaren bir miktar toparlanma görülecek, ancak bu toparlanma daha ziyade yavaş seyredecek. 2009 yılında her şey hemen hemen durma noktasına gelmişti.

SONUÇLAR

ABS'in tahminleri bazında 2010 yılında bir miktar toparlanma göreceğiz ancak bu büyük boyutlu olmayacak. Deniz ticaretinin önümüzdeki yıl iyileşeceği tahmin ediliyor. Ancak talebin arz kapasitesini karşılamaya yetmesi için biraz zaman gerekiyor.

Deniz taşımacılığı alanında navlun ücretlerinde aşağı yönlü baskı bir süre devam edecek. Tahmin edilen yeni inşa iptalleri ve yüksek hurda faaliyetleri, arz tarafındaki fazlalığı karşılamaya yetmeyecek. Mevcut büyük miktardaki atıl haldeki tonajın periyodik olarak yeniden faaliyete başlaması, toparlanmaya sekte vuracak. Bazı sektörler için toparlanma birkaç yılı bulacak.

Gemi inşa sektöründe teslimatlar önümüzdeki birkaç yıl boyunca yeni siparişlerin sayısını aşacak. Küçülen sipariş defterleri ve düşen gemi fiyatları, gemi inşacılar için büyük zorluklar ortaya çıkaracak ve gemi inşanın görünümünü önümüzdeki on yıllık dönemde temelden değiştirecek. ☒