



**LOJİSTİK İŞ KONSEYİ**

# NAVLUN PİYASALARI VE LOJİSTİKTE GELECEK BEKLENTİLERİ

27 Mayıs 2021

Zoom Online Video Konferans Sistemi





## **LOJİSTİK İŞ KONSEYİ**

# **NAVLUN PİYASALARI VE LOJİSTİKTE GELECEK BEKLENTİLERİ**

27 Mayıs 2021 | Zoom Online Video Konferans Sistemi

### **Moderatör**

- **TURGUT ERKESKİN**  
*DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı, Genel Transport Yönetim Kurulu Başkanı*

### **Konuşmacılar**

- **BARIŞ DİLLİOĞLU**  
*DEİK Lojistik İş Konseyi Başkan Yardımcısı, Kınay Taşımacılık ve Lojistik Genel Müdürü*
- **MAHMUT IŞIK**  
*DEİK Lojistik YK üyesi, Medkon Group Companies CEO'su*
- **CAN ATALAY**  
*DEİK Lojistik YK üyesi, Arkas Konteyner Taşımacılık CEO'su*

**Katılımcı Sayısı: 310**

# TOPLANTI NOTU

DEİK Lojistik İş Konseyi tarafından Lojistik zincirdeki aksamalardan kaynaklı navlun artışı ve konteyner sorunu, lojistik maliyet artışlarının sebeplerinin ele alındığı “Navlun Piyasaları ve Lojistikte Gelecek Beklentileri” konulu çevrim içi semineri, DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı Turgut Erkeskin moderatörlüğünde; Türk diplomatik ve ticari temsilciler, yerel kurum ve kuruluş yetkilileri ve Türk yatırımcıların katılımları ile gerçekleştirildi.



## TURGUT ERKESKİN

DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı,  
Genel Transport Yönetim Kurulu Başkanı

Tüm sektörler gibi lojistik sektörü de salgından önemli boyutta etkilendi ve dünyanın her yerindeki tedarik zincirinde aksamalar yaşandı. Bunların bir kısmı üretimden kaynaklanan aksaklıklarken bir kısmı da lojistikten kaynaklı aksaklıklar oldu. Bu seminerin amacı lojistik zincirindeki aksamaların ve konteyner kıtlığının navlun fiyatlarında nasıl bir artışa sebep olduğuna açıklık getirip navlun fiyat artışlarındaki diğer önemli sebepleri katılımcılarımızla paylaşmaktır. Buna ek olarak amacımız gelecek beklentileri hakkında öngörülerimizi paylaşıp Türkiye'nin bu alanda elde ettiği fırsatlardan bahsetmektir.





## BARIŞ DİLLİOĞLU

DEİK Lojistik İş Konseyi Başkan Yardımcısı,  
Kınay Taşımacılık ve Lojistik Genel Müdürü

Bilindiği üzere dünyanın deposu olan Çin’de ortaya çıkan salgın, Çin’deki konteyner fabrikalarının üretimini daha sonra da ülkenin ticaretini durma noktasına getirdi. Bu durumu gözlemleyen dünya armatörleri ise ek maliyet getireceğini düşündükleri için kiralık gemileri ellerinden çıkartmaya başladı ve kendi gemileri ile işi yürütme kararı aldı. Fakat Eylül 2020 itibari ile Çin’in bu hastalıktan kurtulması ve dünyadaki ticari taleplerin çoğalması, öncelikle Çin’den Amerika’ya giden konteyner trafiğini arttırdı. Tekrar gemi kiralama mecburiyetinde kalan armatörler, eskiden 10.000 ABD dolarına kiraladıkları gemileri 40.000 ABD dolarına ve ancak uzun vadeli kontratlar yapma şartıyla kiralayabilir hale geldiler.

Bunlar da maliyetlere yansımaya başladı. Bu sırada Amerika’da hastalığın yükselmesi, limanlardaki hareketliliğin hastalıktan dolayı düşmesi, limanlardan fabrikalara giden araç şoförlerinin hastalıktan dolayı iş yapamaması, Amerika’ya giden konteynerlerin süresini 12 günden 52 güne kadar çıkarttı. Buna ek olarak salgın, Amerika açıklarındaki gemilerin bekleme süresini 1 haftaya kadar uzatarak konteynerlerin sisteme geri dönüşünü kısıtladı. Bu durum ise dünyadaki konteyner dengesinin bozulmasına sebep oldu. Bunlara ek olarak petrol varil fiyatlarının 60-70 ABD doları seviyelerine çıkması maliyetlerin daha da artmasına sebep oldu.

Diğer lojistik modlarından güncel durumundan kısaca bahsedecek olursak; pandemi şartlarının neticesinde sınırların kapatılması, şoförlerin hastalanması gibi zorluklar en çok karayolu taşımacılığını vurdu. Havayolu taşımacılığında ise yolcu taşımacılığının küresel salgın kısıtlamaları sebebiyle durma noktasına gelmesi ile kargoların yolcusuz uçaklarda taşınması maliyetleri yükseltti. Sağlık sektöründeki hareketlilik ve teknolojik tüketimin artması, lojistiğin bu koluna can verse de havayolu şirketleri ciddi zararlar etti. Kısaca manuel operasyonun en aza indir-

gendiği lojistik modu olan deniz taşımacılığı salgından en az yarayı alan sektör oldu. Ancak talebin çok fazla artması, gemilerin bekleme süreleri, konteynerlerin çok uzun süre oyuna girememeleri, petrol fiyatlarındaki yükseliş, navlun fiyatlarını Türkiye ve tüm dünyada arttırdı. Bu durumda Avrupa'ya olan transit zamanın kısa olması ve navlunların Çin'e göre mesafeden ötürü daha düşük seyretmesi sebebiyle Türk ihracatçısı Avrupa'ya daha ucuza mal gönderebilir hale geldi. Kısaca bu durumu Türkiye avantaja çevirip Avrupa'ya olan ihracatını önümüzdeki dönemde de artırabilir.

Konteyner üretiminden bahsedecek olursak; dünyada Çin dışında konteyner üreten başka bir ülke yok ve biliyoruz ki konteyner fabrikalarının çoğu özel kontratlarla büyük armatörlere bağlı çalışmaktadır. Buna ek olarak konteyner üretim süreçlerine dahil olan başka unsurlar da bulunmaktadır. Lisans çalışmaları, üretimin sürekliliği, işçilik ve demir çelik fiyatları da süreci etkilemektedir. Bu sebeple yerel konteyner üretiminin uzun vadeli bir çözüm olacağını düşünüyorum.





## MAHMUT IŞIK

DEİK Lojistik İş Konseyi YK üyesi,  
Medkon Group Companies CEO'su

Konteyner piyasası çok oyuncunun olmadığı, ilk 5 konteyner firmasının dünyadaki konteynerlerin %65'ini, ilk 10 konteyner firmasının ise %85'ini kontrol ettiği bir piyasadır. Barış Bey'in de dediği gibi Eylül ayından sonra talebin artması ile bu armatörler tekrar gemi kiralama yöntemine başvurdular. Fakat %500'lere varan kira artışlarına eklenen yakıt fiyatlarındaki yükseliş ile çok ciddi maliyetler ortaya çıktı. Bunun yanında salgın sebebiyle artan limanda bekleme ve elleçleme süreleri konteyner dengesizliğine sebep olarak maliyetleri daha da yükseltti. Türkiye açısından avantajımız Akdeniz ve Karadeniz'de seferler düzenleyen ve maliyetleri mümkün olduğunca az yansıtan, gereken rekabeti sağlayan, maliyet artışlarından fırsatçılık yapmayan firmalarımızın olmasıdır. Benzer yapı havayolu taşımacılığı için de geçerlidir. Az sayıda oyuncunun büyük orandaki piyasa payını gelinde tuttuğu bir sektör olarak belirginleşmektedir. Havayolu navlun endekslerine baktığımızda Hong Kong-New York arası navlunların 4 kat arttığı, Avrupa-Amerika taşıma endekslerine baktığımızda maliyetlerin neredeyse 8 kat arttığı bilinmektedir. Çok daha fazla oyuncunun yer aldığı karayoluna baktığımızda ise aynı salgın şartları ve benzer ticari problemlerin yaşanmasına rağmen, navlunların denizyolu taşımacılığındaki gibi artmadığını görmekteyiz. Bunun sebebi salgından dolayı çıkan zorlukların karayolu taşımacılığında geçişleri zorlaştırma ve çalışma düzenini etkileme ile kısıtlı kalmasıdır. Gerek yatırım gerekse yakıt aynı ölçekte artmadığı için maliyetlerde çok büyük değişiklik yaşanmamıştır.

Bu sürecin ne kadar süreceğine gelecek olursak armatörlerin gemi kiralamak için yapmak zorunda kaldığı kontratlar çok uzun süreli olduğundan konteyner fiyatlarının en az 2022 senesine kadar bu şekilde devam edeceği düşünülüyor. Bunlara ek olarak yeni gemilerin sisteme girmesi, eskiyen gemilerin sistemden çıkışı, dünya ticaretinin ne kadar artacağı gibi faktörler, bu durumun ne zamana kadar süreceğini tahmin etmemizi zorlaştırıyor.



## CAN ATALAY

DEİK Lojistik İş Konseyi YK üyesi,  
Arkas Konteyner Taşımacılık CEO'su

2008 yılının Eylül ayında Lehman Brothers'ın iflasını açıklaması ile lojistik sektöründe önemli değişiklikler yaşandı. Armatörlerin büyük yara aldığı krizde pek çok armatör iflas ederken, bir kısmı ise birleşmek zorunda kaldı. Fakat 2008'de edinilen bu tecrübe, armatörlerin salgın krizine hazırlıklı girmesini sağladı. Alınan dersler sayesinde armatörler salgın krizi ile karşılaşınca, gemi kapasitelerini düşürdü. Armatörlerin şimdiki ikilemiyse kapasitenin artırılıp artırılmaması yönündedir. Artırılmasını düşünen kısım dünya ticaretinin ileriki yıllarda artacağını savunurken, artırılmamasını düşünen kısım şu an yaşanan sorunları tedarik zincirindeki geçici bozukluğa bağlamaktadırlar.

Yüksek gelirli ülkelerde verilen nakdi devlet yardımları, yurt içi tüketimin artmasına sebep oldu. Tüketici davranışlarında değişiklik yaratarak, hane halkının ileriki yıllar için planladıkları özellikle elektronik cihaz satın alımlarını daha öne çekmesini sağladı. Yaşanan bu suni yükselişin ileri yıllarda devamlılık göstermesi şüpheli olduğu için kapasitenin artırılması konusu iyi ele alınmalıdır. Gemi siparişlerinin uzun vadeli ve çok pahalı yatırımlar olması, armatörlerin duruma temkinli yaklaşmasını gerektirmektedir. Konuya yaklaşımdaki diğer bir unsur ise "Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün" 2020'de uzun dönemli planlamada düşük sülfür ve sera gazı uygulama dönemini başlatmasıdır. 2008 yılı verileri baz alınarak sera gazı salınım oranının 2030 yılında %40, 2050 yılında ise %70 azaltılmasına yönelik uygulama kararları alınmıştır. Böylelikle, yönetmeliklere uyması için gemi tasarımlarının ciddi bir değişime uğraması, daha az yakıt tüketecek ve daha az karbondioksit salınımı yapacak şekilde tasarlanması gerekmektedir. Günümüz tasarımlarını ele aldığımızda yaklaşık 3 yıllık yapım aşaması olan ve ortalama 25 yıllık kullanım ömrü olan bir geminin regülasyonlar sebebi ile 2030 yılı sonrasında kullanım izni olmayacaktır. Bugün yeterli teknolojinin olmadığı, yakıt tüketiminin



kestirilemediği de göz önünde bulundurulduğunda, armatörler yeni gemi alımı için yatırım yapmaktan kaçınmaktadırlar. 2030 yılı için yeni gemi almak zorunda olduklarını bilen denizciler gemi maliyetlerini navlunlardan karşılama niyetleriyle navlun piyasasında ek bir artış yapmaktadırlar. Bu sebepten dolayı salgın sonrasında sistem düzgün çalışmaya başlayınca, navlunlarda düşüş olması muhtemel olsa da 2020 seviyelerine gerilemesini beklememekteyim.

Karayolunda da aynı salgın şartları mevcut olsa da maliyetlerin aynı ölçekte artmadığını görüyoruz. Örneğin 2020 Nisan ayında deniz ticaretinde kullanılan yakıtın tonu, ortalama 241 ABD dolarıyken bugün aynı yakıt 515 ABD dolarına yükselmiş durumdadır. Buna ek olarak gemilerin operasyonları uzadığı ve limanlardaki bekleyiş süreleri arttığı için limanlarda planlanan sefer sayılarına ulaşamamaktadır. Gelir bu nedenlerden ötürü azalırken maliyette de artışlar yaşanıyor. Fakat vurgulamamız gereken bir husus var ki bu durumun Türkiye'ye özgü olmaması ve tüm dünyada geçerli olması, Avrupa'ya ihracatımızda avantaja çevirmemize sebebiyet verebilir.

Konteyner üretim konusuna gelecek olursak, ihracatçımız konteyner üreterek navlun fiyatlarının düşmesini sağlayabileceğimizi düşünmektedir. Ancak konteynerlerin sahibi hat olduğundan, konteynerlerin Türkiye'de üretilmesinin ihracatçıların ihtiyaçlarını karşılayacağı beklentisini gerçekçi bulmuyorum. O nedenle buna güvenip yatırım yapılmaması gerektiğini düşünüyorum.





## LOJİSTİK İŞ KONSEYİ

NAVLUN PİYASALARI  
VE LOJİSTİKTE GELECEK  
BEKLENTİLERİ

### TURGUT ERKESKİN

İş Konseyi Başkanı

### BARKAN ÖZGÜR

Genel Sekreter Yardımcısı

### BARIŞ SAZAK

Sektörel İş Konseyleri Direktörü (V.)

Tel: + 90 212 339 50 89

e-mail: bsazak@deik.org.tr

### DİLARA BERKSUN

İş Konseyi Koordinatör Yardımcısı

e-mail: dberksun@deik.org.tr

**Semineri izlemek için lütfen  
tıklayınız.**



**DEİK üyeliği için lütfen  
tıklayınız.**

