

## BDI NEDEN DÜŞMEYE DEVAM EDİYOR ?

2008 yılında krizin öncü göstergesi olarak kabul gören Baltic Kuru yük endeksi 05 Haziran 2008'de 11.689 puandan başladığı düşüşü 05 Aralık 2008'de 663 seviyesine kadar devam ettirdikten sonra parasal genişlemelerle birlikte canlanmış ve 4661 seviyelerine kadar yükselmişti.

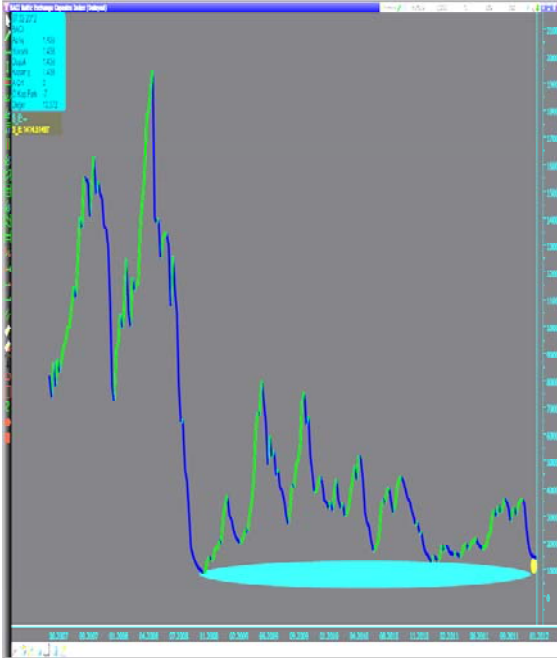
2010 Ekim ayına kadar 2000-4000 bandında hareket eden BDI, bu tarihten sonra 2000 seviyesini direnç haline getirmişti. 21 Aralık 2011'de 1,878 seviyesinden başlattığı kesintisiz düşüş ile BDI hazırlanmaya başladığı 26 yılki en düşük seviyesi olan 648'e kadar devam ettirdi.

Fakat bu sefer BDI bir krizin habercisi olarak algılanmadı ve algılanmamalı da zaten. Şimdi bu düşüncemizin nedenlerini sıralayalım.

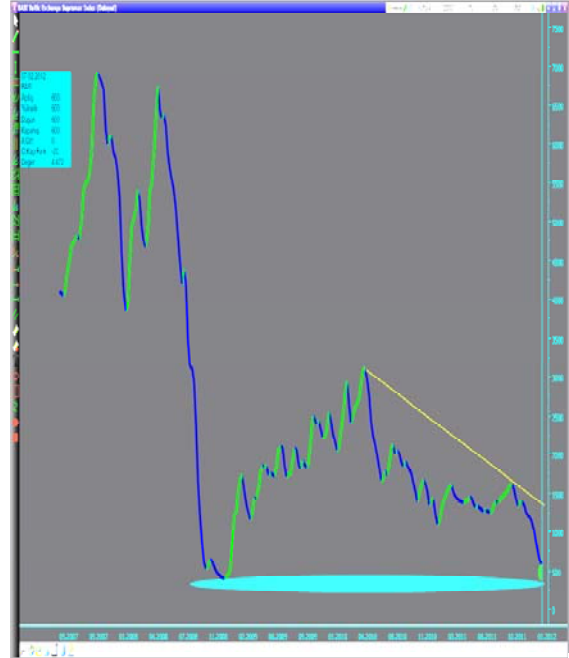
**1- Gemi siparişlerinin teslimi ortalama 2 yıl sürmektedir. Verilen gemi siparişlerinin teslimatlarının yapılması ve yapılmaya devam etmesi filo fazlalığına neden olunca ve gemi siparişlerinin iptal edilmesi ile navlun fiyatları da gerileme göstermiştir.**

2009 yılındaki gemi siparişlerinin 2011'de teslim edilmeye başlaması ile kuru yük filosuna 92 milyon dwt ek kapasite girmiş oldu. Bu arza karşılık talep 47 mn tonda kalınca çok ciddi arz fazlasının ortaya çıkması navlun fiyatlarının dip yapmasına imkan tanıdı. Bunu gören armatörlerde gemi siparişlerini peş peşe iptal edince BDI için bir gerileme nedeni daha çıkmış oldu.

BDI'nın %82'sini Panama Kanalından geçemeyen 90 bin dwt'lik Capesize gemiler ve Panama kalından geçen 60-90K dwt'lik Panamax gemiler oluştururken kalan %18'lik kısım ise 50-60K dwt'lik Supramax ve 25-35K dwt'lik Handysize gemiler oluşturmaktadır. Dünyadaki kuru yük filosunun %71'isi ise 25-60K dwt'lik supramax ve oluşturmasına karşın BDI'daki ağırlıkları %18'dir. Dolayısıyla büyük tonajlı Capesize ve Supramax endekslerindeki düşüş BDI'ya neredeyse bir e bir yansımaktadır.



Baltic Exchange Capesize Index



Baltic Exchange Supramax Index

Son iki haftada BDI değerinin neredeyse % 40'ını kaybetti. Söz konusu periyotta, tonaj gruplarının endekslerindeki düşüşler ise şu şekilde oldu; BCI % 35, BPI % 37, BSI % 30 ve BHSI % 14. Diğer bir enteresant notta 2009 Şubat ayından bu yana ilk kez handysize endeksi 500 puanın altına indi.

**BDI NEDEN DÜŞMEYE DEVAM EDİYOR ?**

2- Brent petrol ile BDI verisini aynı grafikte kullandığımızda ise artan fiyatların taşıma maliyetlerinde yükselmesine neden olduğunu görebilmekteyiz. BDI'nin yükselişine maliyet artırması nedeniyle Brent petroldeki artış destek olmuştur. 2008 yılındaki sert düşüştü sonra petrol fiyatlarının toparlanmasına karşın BDI'da toparlanma görülmemektedir. Navlun fiyatlarındaki düşüş armatörlerinin hem yük taşımaktansa taşımamalarına hem de yaşlı gemilerle taşımacılık yapacaklarına bunları hurdaya gönderip nakitte kalmasına neden olmuştur.



3 - Çin'in 2011'in son çeyreğinde hammadde ihtiyacını aşağı çekmesi ve yılın son ayında da asgari seviye'ye çekmesi navlun fiyatlarına bir darbe daha vurmuştur.

Dünya ticaretinde hammaddeyi en çok kullanan ülkeler olan Çin ve Hindistan ardından Avrupa birliği gelmekte, hammadde sağlayıcılar ise Avusturalya, Brezilya Kolombiya, Venezuela, Rusya ve Güney Afrika olarak sıralanmaktadır.

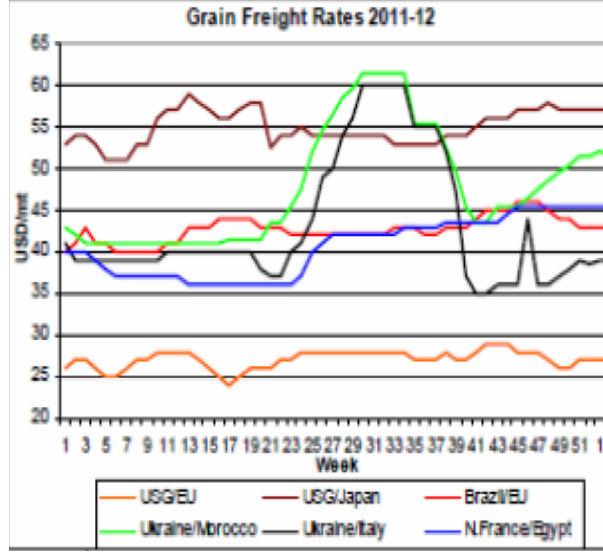
Çin 2009 yılında yaptığı 650 milyar dolarlık parasal genişleme ile hem dünya deniz ticaretinin nefes almasını sağlamış hem de kuru yük armatörlerinin çöküşüne engel olmuştur. Çin'in 2011 Aralık ayında açıkladığı hammadde ithalatında asgari seviyede bulunacağı haberi ve Brezilyalı Vale ile çalışmasını kesip kendi devlet gemicilik şirketini büyütme kararı alması BDI'ya sert gerilemeye neden olmuştur.

BHP, Rio Tinto ve Vale gibi Avustralyalı ve Brezilyalı dev maden şirketlerinin tekeli kırılmak amacıyla son bir kaç yıldır demir cevheri ithal ettiği ülkeleri çeşitlendirmeyi hedefleyen Çin'in 2011 ithalat kaynaklarına bakıldığında istediği sonuca ulaşmadığını görmekteyiz. Çin 2010 yılında olduğu gibi 2011 yılında da demir cevheri ithalatının % 64'ünü Brezilya ve Avustralya'dan gerçekleştirmiştir. Fakat 2011 yılında Hindistan'dan alınan demir cevheri miktarı % 24 azalmıştır. Diğer taraftan ise G.Afrika'dan yaptığı alımlar % 22 artış kaydetmiştir. Bu gelişmeye rağmen Hindistan halen en fazla demir cevheri satın alınan 3. ülke konumunu korumaktadır.

## BDI NEDEN DÜŞMEYE DEVAM EDİYOR ?

Çin başarılı olduğu nokta ise 2010 yılında 44 ülkeden yaptığı demir cevheri ithalatını 2011 yılında 64 ülkeye çıkarması ve 2011 yılında demir cevheri ithalatını da 2010'a göre % 10,94 artırmıştır. Çin'in İthalat yaptığı ilk üç ülke olan G.Afrika, Rusya, Kanada'dır. Diğer taraftan Çin'in İran, Ukrayna ve Endonezya'dan yaptığı ithalatın payı 2010 yılındaki %12'den 2011'de %15'e çıkmıştır.

Çin yeni yıl tatili, yük eksikliği ve aşırı tonaj arzının yanı sıra fırtınalı hava şartları da Avustralya, Brezilya ve Kolombiya'dan yapılan taşımaları sekteye uğrattı, dolayısıyla navlunlar bir de bu yüzden baskı altında kaldı.



Ocak ayının son haftası kazançlarına baktığımızda ise Capesize'ların spot kazançlarında %26,63'lük düşüşle 6,668USD'a, Panamax'da ise %19,29'lük düşüş sonucu Ağustos ayından bu yana görülen en düşük seviyeye gerilerken, Atlantik rotasında çalışan Panamax gemilerin uzun dönemli kiralari tercih etmeleri kazançların azalmasının devamını da beraberinde getirmektedir.

Handymax'larda ise düşüş sınırlı olmasına karşın piyasayı dengelemekten çok uzaklar.

Genel beklenti ise Çin'li armatör ve yük sahipleri şubat ayının başında tekrar çalışmaya başlamaları ile fiyatlarda göreceli toparlanma beklentisi bulunmaktadır.

**M. Baki ATILAL**  
**Araştırma, Müdür**  
**m.baki@turkishyatirim.com**  
**+ 90 212 315 1071**

**Araştırma Bölümümüzün Hazırladığı Diğer Raporlarımıza**  
**[www.turkborsa.net](http://www.turkborsa.net)**  
**[www.turkishyatirim.com](http://www.turkishyatirim.com)**  
**adreslerinden ulaşabilirsiniz.**

**ÇEKİNCE :**

Bu rapordaki bilgi ve fikirler Turkish Yatırım tarafından güvenilir olduğuna inanılan kaynaklardan derlenerek hazırlanmıştır. Turkish Yatırım bu bilgilerin doğruluğu veya bütünlüğü konusunda bir garanti veremez. Raporda yer alan yatırım, bilgi, yorum ve tavsiyeleri yatırım danışmanlığı kapsamında değildir. Yatırım danışmanlığı hizmeti; aracı kurumlar, portföy yönetim şirketleri, mevduat kabul etmeyen bankalar ile müşteri arasında imzalanacak yatırım danışmanlığı sözleşmesi çerçevesinde sunulmaktadır. Bu rapordaki görüşler, tahmin ve projeksiyonlar raporu hazırlayan analistlerin fikirlerini yansıtmaktadır. Analist/ler görüş ve tahminlerini haber vermeksizin değiştirme hakkına sahiptirler. Bu rapor sadece bilgi vermek amacıyla hazırlanmıştır. Turkish Yatırım ve personeli bu rapordaki bilgilerin eksikliğinden veya yanlışlığından dolayı hiçbir şart altında sorumlu tutulamaz