

Dünya deniz sigortacılığında neler oluyor?

COVID-19 döneminden sonra 2021 sektörümüz açısından pozitif geçti. Buna karşın 2022 ortasında sektörün biraz yavaşladığını söyleyebiliriz. Dünya filosunun ise ortalama yaşının artmaya devam ettiğini (10 bin GRT altı gemilerde yeni inşa oramı az olduğu için dünya filosunun ortalama yaşına olumsuz etkiliyor), Asyalı armatörlerin artık Avrupalılardan daha fazla tonaja sahip olduğunu, gemi inşa kapasitesi sağlamış, yeni gemi inşa siparişlerinin arttığını ve özetle tüm branşlarda istikrarlı kalan veya azalan küresel prim gelirlerinin, artan genel risk profiliyle birleştiğinde, dünya çapındaki nakliyat sigortacıları için bir endişe kaynağı olduğundan bahsedebiliriz. Değişen ekonomik ve politik çerçevelerin potansiyel etkisinin şüphesiz tüm ülkeler için belirsizlik yaratmakta olması yatırımcıları olumsuz etkiliyor.

NAKLİYAT SİGORTASI PRİMLERİNDE ARTIŞ VAR

2022 küresel nakliyat sigortaları bağlamında durumu incelediğimizde; küresel nakliyat primlerinin %6,7 oranında artarak 33 milyar dolara ulaştı. Ancak, 2020'den sonra primlerin arttığını vurgulamak isterim. Söz konusu prim üretiminin %57,4'sini yük, %23,5'ini tekne, %11,8'ini offshore ve %7,3'ünü (P&I hariç) nakliyat sorumluluk sigortası oluşturuyor.

Bununla birlikte, dünya deniz sigortaları primlerinde özellikle Avrupa'nın 2020'den itibaren yıllar süren düşüşlerden sonra yükseliş eğilimine geçtiğinin, Asya'daki artışın devam ettiğinin, küresel prim üretiminin %47,2'sini; Avrupa'nın, %29,3'ünü; Asya/Pasifik'in, %10,3'ünü; Latin Ameri-

ka'nın, %7,7'sini; Kuzey Amerika'nın, %5,5'inin ise Ortadoğu ve Afrika'nın gerçekleştirdiğinin altını çizmek isterim.

P&I ŞİRKETLERİNDE KONSOLIDASYON İÇİN FİTİL ATEŞLENDİ

P&I sigortası primleri 2021 yılında bir önceki yıla göre %5.4 oranında artarak geçen yıla hemen hemen aynı düzeyde 3,10 milyar dolar olarak gerçekleşti. Önceki yıllarda olduğu gibi prim üretiminin %62'lik kısmı İngiltere, %29'luk kısmı Kuzey ülkeleri, %6'lık bölümü Japonya ve %3'lük bölümü Amerika tarafından gerçekleştirildi.

2021 yılındaki hasarlar iki katına çıktı. P&I sigortası, COVID-19'dan diğer branşlara göre daha güçlü şekilde etkilendi (özellikle mürettebat ve yolcular). P&I sigortacıları taşıdıkları yüksek sorumluluk içeren teminatlar sebebi ile dalgalı piyasalar ve krizlerden görece olarak fazla etkileniyor. İçerisinde bulunduğumuz yılın belki de en büyük haber niteliği taşıyan olayı Standard P&I Club ile Nort of England P&I Club'ın birleşmesi olabilir. Bu durum ayrıca yıllar içerisinde Club'ların yönetsel giderlerinin artması neticesinde konsolidasyon sürecinin başlayabileceği bu rüzgarın etkisi ile sonuçları ve finansal gücü nispeten orta alt düzeyde olan Japan Club, American Club ve Swedish Club'ın da konsolidasyona gitme ihtimalini artırmıştır. 2023'te hem hasarların etkisi hem de yüksek enflasyon etkisi sebebi ile artacak olan reasürans primlerinin maliyetlere olumsuz etkileri bekleniyor. 2023 yılında armatörleri koruyan P&I teminatının primleri %10'dan az olmayacak şekilde artmasını beklemekteyiz.



2022'Yİ ZOR ŞARTLAR ALTINDA GEÇİREN SİGORTA ŞİRKETLERİ, EKONOMİK KONJONKTÜR KÂRLILIĞI DESTEKLEMEDİĞİ SÜRECE İHTİYATLI YAKLAŞIMINA 2023 YILINDA DA DEVAM EDECEKTİR. BU ZORLU SÜREÇTE SEKTÖRÜMÜZE KAPASİTE SAĞLAMAYA DEVAM EDERKEN, PİYASA ŞARTLARINI İYİLEŞTİRME KONUSUNDA DA SORUMLULUKLARIMIZI EKSIKSİZ YERİNE GETİRECEĞİZ.



UFUK TEKER
Türk P&I Genel Müdürü

H&M SİGORTALARI

Deniz sigortaları denildiğinde armatörlerin gemilerini teminat altına alan Tekne Makine sigortaları hakkında genel bir bilgi de vermek isterim. İçerisinde bulunduğumuz 3 çeyrek dönemini tamamlamış olan 2022 yılı ile başlamak faydalı olacaktır. Bu yıl pandeminin olumsuz şartlarının arkasından çözümlerin başladığı bir dönem olması sebebi ile artık genel anlamda bir miktar rahatlatma beklenen bir süreç iken özellikle bizim bölgemizde ortaya çıkan savaş şartları Türkiye olarak hem ticaret hacmi anlamında hem de taşımacılık anlamında armatörlerimizi olumsuz etkileyerek yıla başladık. Savaş şartları başlarken ilk önce bölgede sıkışan gemiler ve bu bölgeye sefer planlamış gemilerin harp grev sigortası primleri sektörün öncelikli gündemi ve sorunu olarak ortaya çıktı. Savaşın ilk döneminde bölgede sıkışan gemilerin teminat bulamama veya teminat bulunsa dahi çok yüksek primler etkili oldu.

Dünya deniz sigortacıları 2050 yılında hedeflenen 0 (sıfır) emisyon

hedefini desteklemek adına Denizcilik konusunda aktif olan finansman şirketleri ve sigorta sektörü, Posadonia Prinsipal İnisiyatif (PPI) ismi ile bir inisiyatif geliştirmiş ve raporlamalarda yeterli gelişim göstermeyen gemi sahiplerine teminat sağlanmayacağını ilan etti. Hali hazırda piyasanın ciddi oyuncularını bu inisiyatif hareketine katılmış bulunuyor. Önümüzdeki dönem maalesef bazı gemi tiplerinde kapasite daralmasını getireceği öngörümüz bulunuyor.

Tekne sigortaları prim üretimi 2021 yılında %4,1 artış göstererek 7,8 milyar dolar olarak gerçekleşti. Söz konusu prim üretiminin %50.1'lik kısmı Avrupa ülkeleri tarafından karşılanıyor. Büyüme özellikle İskandinav bölgesinde görülmekte olup, son yıllarda prim üretiminde düşüşün devam ettiği Birleşik Krallık (Lloyd's) pazarında ise düşüşün halen devam ettiği görülüyor.

Hasara bakıldığında ise konteyner ve Roro gemilerinde artan yangın hadiseleri büyük hasarlara yol açtı. Tedarik zincirinde yaşanan sıkıntılar ve özellikle demir-çelik fiyatlarında yaşanan artış hasar maliyetlerinde dosya başı maliyetleri artırdı. Filonun genel anlamda gemi tonajındaki büyüme adetsel büyümenin önüne geçti, bu durum ise oluşan hasarların vurucu etkisini büyüttü. Genel olarak tekne makine sigortacılarında risk iştahı sürüyor. Bu yüzden 2023 yılında primlerin çok yüksek oranda bir artış sergilemesi beklenmemekle birlikte önümüzdeki yıl sigortacıların sonuçlarında bozulma artan maliyetler sebebi ile beklenebilir.

Denizciliğinin batı ülkelerinden doğuya kaydığı bir trendinden içerisindedeyiz ve Türk denizciliği de bu trendde hak ettiği payı alacaktır.