



# R. Ufuk Teker\*

## 2024 Yılı İçin Bir Değerlendirme

**H**er yeni yıl yeni umutlar ve pozitif beklentileri beraberinde getirir. Bu durum hem bireyler hem de şirketler için geçerlidir. Şirketlerin ve bireylerin bu beklentilerini ortadan kaldıran ve zor duruma sokan durum ise bence belirsizliklerdir. Kişisel konulardaki belirsizlikler uluslararası ticaret seviyesinde bakıldığında ise politik istikrarsızlıklar olarak şirketlerin gelecekları önünde kara bir bulut gibi durur. Bugünün dünya şartları maalesef ideal şartlardan bir miktar uzak dersek çok karamsar bir tablo çizmiş olmayacağımız görüşündeyim.

Dünya ticaretinin büyük ağırlığı bilindiği üzere deniz yolu ile yapılmakla birlikte benim hatırladığım dönemde ilk defa bu düzeyde bir askeri tehdide maruz kalmış durumdadır. Evet korsanlık aktiviteleri eskiden de Malaka Boğazı'nda ve Aden Körfezi'nde vardı. Bugün Gine Körfezi de ilave olarak hala korsanlık aktiviteleri devam ediyor. Ama buna ilave olarak Houti'lerin Aden geçişlerinde gemilere saldırıları sebebi ile Bab el Mandep üzerinden Süveyş Kanalı'na giden gemi sayısı 2024 yılında neredeyse yarı yarıya azaldı. Avrupa Birliğinin Uzakdoğu ile ticari denizyolu bağlantısı olan Süveyş Kanalı'nın Arap İsrail Savaşından sonra ilk defa bu düzeyde kullanım dışı kaldığını söyleyebiliriz. Bu konu ile ilgili olarak ise 1.körfez savaşında petrol taşıyan gemilere yapılan saldırılardan sonra, ilk defa bu derece de sivil gemilere karşı silahlı saldırılar ile karşılaşılan bir yıl geçirdik. Ukrayna limanlarında sıkışık kalmış gemiler ise yine barış denizi olarak adlandırılan Karadeniz'i savaş denizine çevirmiş durumda.

Dünya sigortacıları olarak 2024 yılının en önemli iş yükü maalesef işin önemli bir parçası olan Ambargolar ve ticari kısıtlamalara beççilik yapmak ile geçti. Bir tarafta Amerika Birleşik Devletleri Ambargo listesini takip ederken, Avrupa birliği, İngiltere ve Birleşmiş Milletler Ambargoları ve birbiri ardına gelen sirküler ve duyuru bombardımanı altında işleri yönetmek gittikçe daha komplike hale gelmeye başladı.

Deniz Sigortacılığında ise 2024 yılında Baltimore köprüsünün yıkılması ile sonuçlanan kaza sorumluluk rejimlerinin özellikle Amerika Birleşik Devletleri kıyılarında tezahürünü göreceğimiz bir hadise olarak kayırlara girdi. Ortay çıkan hasarın miktarından ziyade gemi işletenlerin ve gemi sahiplerinin sorumluluklarını düzenleyen Limitasyon Konvansiyonu'nun ne kadar dikkate alınıp alınmadığını görmüş olacağız.

2024 yılını bitirirken en önemli konulardan birisi ise dünya ekonomileri ölçeğinde enflasyon sebebi ile artan faiz oranlarının kontrol altına alınması ve enflasyonun düşmeye başlaması, peşi sıra ekonomik büyümenin geleceği yönünde beklentileri pozitif anlamda ortaya koymaktadır. Basit tabiri ile tünelin ucunda ışık gözükmektedir.

Denizcilik ve gemi yatırımı denildiğinde bakılan parametrelerde gemi sipariş adetlerinde ve tersane yoğunluklarında da artış gözlemlenmektedir. Dünya denizcilik yatırımlarını kendi içerisinde incelediğimizde liderliğin çok uzun yıllardır Yunanistan kökenli armatörlerde olduğu bilinmektedir. Bu sıralama son yıl içerisinde Çin olarak değişmiştir. Ayrıca Avrupalı denizcilik firmalarının baskınlığı gitgide azalmakta olduğunu söyleyebiliriz.



## A Review for the year 2004



**E**ach new year brings renewed hope and positive expectations for individuals and businesses alike. However, the greatest challenge to these aspirations, in my view, is uncertainty. While individuals face personal uncertainties, businesses often confront political instability on a global scale, which looms like a dark cloud over their future prospects. The current state of the world is far from ideal, yet I believe it is not overly pessimistic to say so.

Global trade, largely reliant on maritime transportation, has encountered an unprecedented level of military threats in recent times. Although piracy in the Malacca Strait and the Gulf of Aden was historically a concern, 2024 saw the continuation of piracy activities in the Gulf of Guinea and attacks on vessels transiting the Bab el-Mandeb by Houthi forces. These incidents have led to a nearly 50% decline in the number of ships navigating this route to the Suez Canal. Not since the Arab-Israeli War has the Suez Canal, a critical link between the European Union and East Asia, faced such significant disruption. Moreover, this year witnessed levels of armed aggression against civilian ships comparable to those seen during the First Gulf War when oil tankers were frequently attacked.

The situation in Ukrainian ports further exemplifies the challenges, with trapped

vessels turning the Black Sea—historically a “Sea of Peace”—into a theater of war.

For the global insurance industry, 2024 brought an increased workload driven by sanctions and trade restrictions. Managing sanctions from the United States, European Union, United Kingdom, and United Nations, combined with an avalanche of circulars and announcements, has made operations increasingly complex.

In maritime insurance, the 2024 collapse of the Baltimore Bridge following a collision has highlighted issues related to liability regimes, particularly along U.S. coasts. Beyond the scale of the damage, this incident raises questions about the application and adherence to the Limitation of Liability Conventions governing shipowners and operators.

As we conclude 2024, some optimism emerges with global economies gradually controlling inflation and reducing interest rates. This progress fuels positive expectations for economic growth. In simpler terms, there is light at the end of the tunnel.

In the shipping and shipbuilding sectors, indicators such as increased ship orders and busier shipyards suggest growing activity. Traditionally led by Greek shipowners, global maritime investment has shifted, with Chinese interests taking the lead in 2024. European dominance in the sector



Sigorta primlerini belirlerken sigortacılar mutlaka geçmiş yılların sonuçlarına bakarak gelecek yıllara yönelik tahminlerde bulunmaktadır. Sigorta prim hesaplaması oldukça komplike bir hesaplama metodu içermektedir. 2025 yılında sigorta primlerini etkileyecek en önemli unsur hasar tiplerine göre hasar frekansları ve ortalama hasar dosya maliyetlerindeki seyir önem arz etmektedir. Ayrıca piyasanın güvendiği ve üst sıralarda bahsettiğim bazı önemli Konvansiyonların uygulamadaki varlığı piyasalara güven vermektedir. Aksi durumlar ise piyasanın dalgalanmasına sebebiyet verebilir. Ayrıca sigorta piyasalarının iştahını belirleyen başka bir unsur ise aktif sigorta kapasitesinin yani sigortacı sayısının durumudur. 2025 yılı özelinde bakıldığında H&M sigortalarında hasar prim oranları istenilen düzeyde olmamasına rağmen yumuşak piyasa şartlarını destekler nitelikte yeni kapasitenin piyasaya girmeye başladığını söyleyebiliriz. Doğal afetlerin frekansının ve sertlik düzeyinin ve dosya başı maliyetlerin artmasına rağmen nispeten

yumuşak bir piyasa şartı armatörlerimizi beklemektedir. Benim görüşüme göre enflasyon (USD enflasyonu) mertebesindeki bir artış ile sigortalar yenilenebilecektir.

P&I konusunda ise bu yıl içerisinde Baltımor köprüsünün yıkılması gibi felaket ile sonuçlanan bir hasar bulunmasına rağmen P&I sigortacıları genel hasar frekansının yönetilebilir bir düzeyde olduğu kanaatinde mutabık kalmışlardır. Bu kapsamda ortalama %5 bir prim artışı ile sigortalının yenilenebileceği sektöre duyurulmuştur.

Türk P&I olarak sektörü en yakın düzeyde takip ederek uluslararası alanda bir oyuncu olma kimliğimizi pekiştiriyoruz.

Umarım 2025 geçtiğimiz yıldan daha az hasar anlamında sigortacılara ihtiyaç olmayan bereketli bir yıl olarak gelir. ■

\* Kaptan R. Ufuk Teker, Türk P&I Sigorta A.Ş.'nin Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Üyesidir.

continues to wane.

Insurance premiums are calculated using complex methodologies, relying heavily on historical data to predict future trends. For 2025, claims frequency and average claim costs by type will significantly influence premium levels. Furthermore, the implementation of key conventions, as mentioned earlier, bolsters market confidence. Conversely, deviations from these conventions could trigger market volatility. Another critical factor is the active insurance capacity or the number of insurers in the market. For Hull and Machinery (H&M) insurance, despite loss ratios not reaching desired levels, new market entrants suggest a softening market condition for shipowners in 2025. Even with rising natural disaster frequencies and costs, the market remains relatively favorable, with insurance renewals likely reflecting adjustments in line with USD inflation.

In the Protection and Indemnity (P&I) segment, despite incidents such as the Baltimore Bridge collapse, P&I insurers agree that general claims frequency remains manageable. Consequently, an average premium increase of 5% has been announced for policy renewals.

As Türk P&I, we continue to closely monitor the industry while strengthening our position as an international player.

I hope 2025 will be a prosperous year requiring less reliance on insurers, with fewer incidents and greater stability across the maritime sector. MaK..■

\* Captain R. Ufuk Teker is the General Manager and a Board Member of Türk P&I Insurance Co.