



T.C.  
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı  
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

# DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE EKONOMİK GELİŞMELER VE DENİZ TİCARETİNE YANSIMALARI

Hazırlayan: İbrahim Hilmi KOÇAK  
Denizcilik Uzman Yardımcısı

Ankara - 2012

**DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ YAYINLARI**

Yayın No : DTGM/02  
Yayın Türü : Analiz  
Konu : Deniz Ticareti  
İlgili Birim : Planlama ve İstatistik Daire Başkanlığı  
Baskı : Ekim 2012

Hazırlayan : İbrahim Hilmi KOÇAK, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Bu kitabın basım ve yayın hakları Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne aittir.

Bu yayının basılı hali Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Planlama ve İstatistik Daire Başkanlığı'ndan temin edilebilir.

[www.denizticareti.gov.tr](http://www.denizticareti.gov.tr)

ISBN: 978-975-493-047-4

Grafik Tasarım  
Merdiven Reklam Tanıtım  
Şehit Bilgin Sokak No:6/1 Demirtepe-Ankara  
Tel: 0312 232 30 88  
e-posta: [bilgi@merdivenreklam.com](mailto:bilgi@merdivenreklam.com)

Baskı  
Neyir Matbaacılık  
35. Cadde No: 62 İvedik - Ankara  
Tel: 0312 395 53 00  
[www.neyir.com](http://www.neyir.com)

# İçindekiler

Önsöz.....	5
Giriş.....	7
<b>1. BÖLÜM: DÜNYA DENİZ TİCARETİ .....</b>	<b>9</b>
Dünya Deniz Ticareti ve Ekonomik Gelişmeler .....	11
Dünya Deniz Ticareti .....	11
Dünyadaki Makroekonomik Gelişmeler .....	12
Emtia Fiyatları Endeksi.....	17
Dünya Deniz Ticaret Filosu .....	25
<b>2. BÖLÜM: TÜRKİYE DENİZ TİCARETİ.....</b>	<b>37</b>
Türkiye Deniz Ticareti ve Ekonomik Gelişmeler.....	39
Denizyoluyla Gerçekleştirilen İç Ticaretimiz .....	39
Denizyoluyla Gerçekleştirilen Dış Ticaretimiz.....	42
Denizyoluyla Gerçekleştirilen Dış Ticaret Kapsamında Konteyner Taşımaları .....	49
Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu.....	52
Ro-Ro Taşımaları .....	54
Türkiye Ekonomisi ile Dünyadaki Gelişmeler ve Türk Deniz Ticaretiyle Olan İlişkisi.....	55
Limanlarımızda İşlem Gören Türk ve Yabancı Bayraklı Gemi .....	59
Türk Deniz Ticareti ve Türk Deniz Ticaret Filosu.....	62
<b>Sonuç ve Değerlendirme .....</b>	<b>65</b>
<b>Kaynakça .....</b>	<b>66</b>



## Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları

## Önsöz

Tarih boyunca insanoğlu yük ve yolcu taşımacılığında denizyolundan istifade etmiştir. İlkel sallarından günümüzün teknolojik modern gemilerine uzanan süreçte denizyolu taşımacılığı çeşitli evrelerden geçmiştir. Özellikle dünya ticareti ve tarihi açısından dönüm noktalarından biri olan coğrafi keşifler, sanayi devrimi ve ardından buharlı gemilerin icadı denizyolu taşımacılığının önemi açısından milat niteliğindedir.

Dünya tarihi boyunca denizyoluna hakim olabilen topluluklar gelişmişler ve refah düzeylerini arttırmışlardır. Ülkemiz üç tarafının denizlerle çevrili olması ve jeopolitik konumu nedeniyle bu topluluklar arasındadır.

Denizyolu taşımacılığı gerek tek seferde taşıdığı yük miktarı, gerekse maliyet açısından diğer taşıma modlarına göre daha avantajlı konumdadır. Teknolojinin ilerlemesiyle sefer süreleri kısalmış ve aynı zamanda denizde can ve mal güvenliği de artmıştır. Dünya ölçeğinde üretim düzeyinin artması, üretim için girdilerin tedarik edilmesi ve ortaya çıkan ürünün tüketiciye ulaştırılması denizyolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır.

Dünya ticaret hacmine paralel olarak artan ülkemiz dış ticaret hacmi denizcilik sektörümüzü daha da önemli bir yere oturtmaktadır. Çalışmamızda dünyada ve ülkemizdeki ekonomik gelişmeler ve bu gelişmelerin deniz ticaretine etkileri ile ülkemiz deniz ticaretinin son yıllardaki değişimi ve gelişimi incelenerek dünyadaki konumu tespit edilmeye çalışılmıştır.

Çalışmamızın Türk denizcilik sektörüne ve ilgililere faydalı olması umudu ve dileğiyle...



**Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler  
ve Deniz Ticaretine Yansımaları**

## Giriş

Küreselleşen ve serbestleşen dünyada üretim ve tüketim kalıpları değişmektedir. Bir ürün aynı anda birden fazla ülkede üretilmekte, üretildiği yerden de tüm dünyaya dağıtılmaktadır. Uluslararası ticarete uzmanlaşmaya gidilerek her ülke göreceli olarak üstün olduğu malları üretmeye başlamıştır. Üretilen bu mallar için gerekli olan hammadde ve enerji materyalleri doğal kaynakları olmayan ülkeler için dışarıdan ithal edilmektedir. Üretim için gerekli olan hammadde, ara malı ve fosil yakıtlar yoğun olarak denizyoluyla taşınmaktadır. Aynı şekilde üretilen nihai mallar da bir ülkeden diğerine veya ülke içinde de mümkün olduğunca yoğun olarak denizyoluyla taşınmaktadır.

Dile getirdiğimiz tüm koşullar ülkemiz için de geçerlidir. Özellikle yurdumuzun üç tarafının denizlerle çevrili olduğunu düşündüğümüz zaman diğer ülkelerle olan mal ticaretimiz yoğun olarak denizyoluna bağlıdır. Ayrıca bir iç deniz olan Marmara Denizi’nde jeopolitik konumundan dolayı yoğun olarak mal akışı yaşanmaktadır. Yine buradaki mal akışı da denizyoluyla sağlanmaktadır.

Dünya ekonomisine iyice entegre olan ülkemiz, kabotaj hattı taşımacılığı haricinde dünyada gelişen önemli siyasi, sosyal ve ekonomik olaylara karşı duyarlı hale gelmiştir. Ülkemiz ve dünya genelinde uygulanan kur politikaları, faiz kararları ve ekonomik konjonktür dünya ticaretini etkilediğinden dolayı, denizcilik sektörü de bu durumdan etkilenmektedir. Ayrıca adı geçen koşullar denizciliğin finansmanı konusunda ayrı bir öneme sahiptir.

İlk olarak finansal piyasalarda ortaya çıkan küresel kriz önce reel kesime yansımıştır. Ardından ticarete yansıyan kriz, etkilerini denizcilik sektöründe de iyice hissettirmiştir. Krizden sonra keskin düşüş yaşayan navlun fiyatları ve kazançlar, artan dünya deniz ticaret filosuyla iyice düşmektedir.

Bu çalışmada yukarıda ifade edilen kriterlerle birlikte dünyadaki gelişmeler ışığında Türk Deniz Ticaretinin yönü ve gelişimi değerlendirilmektedir.



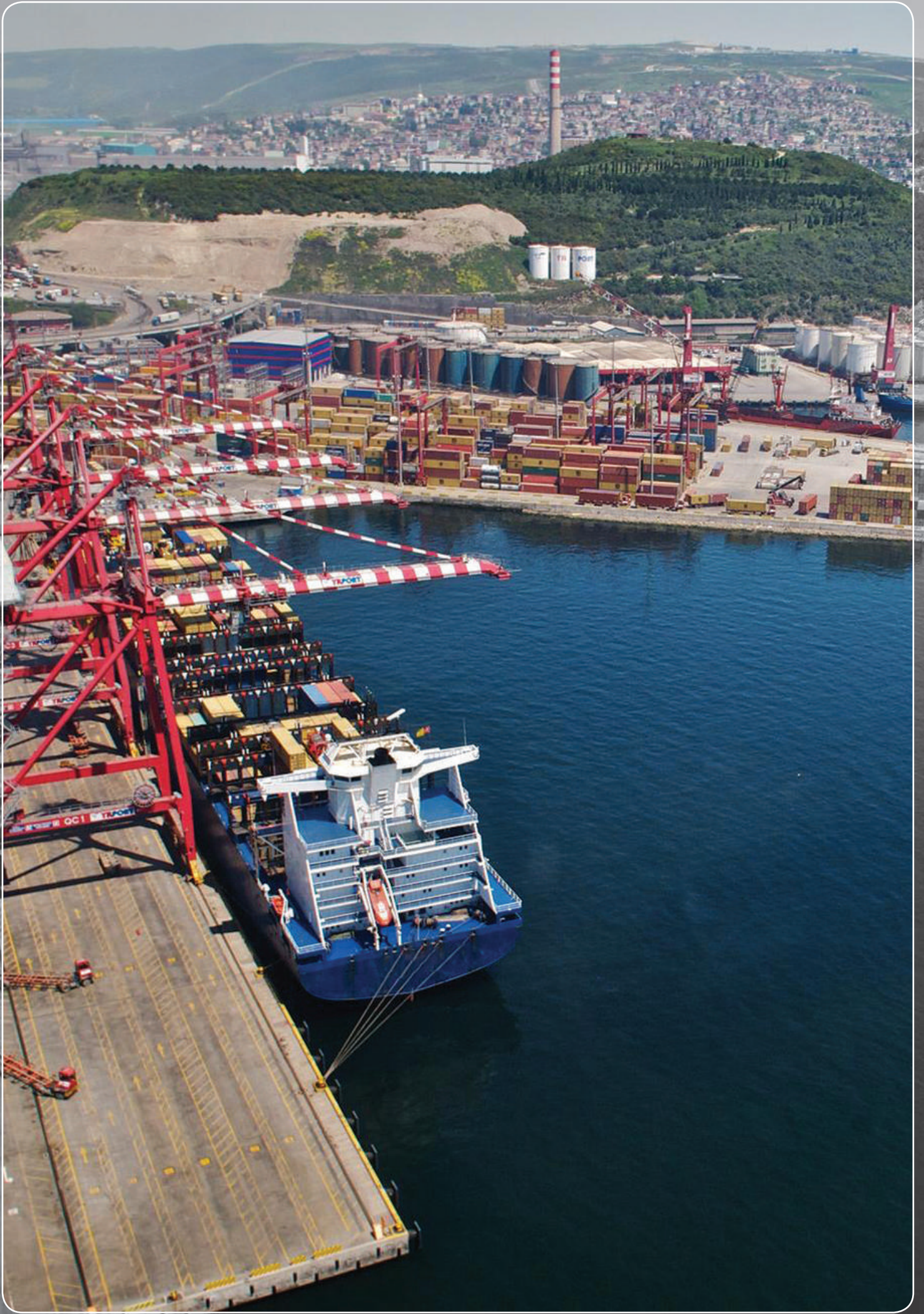




**DTGM**  
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

# 1. BÖLÜM

## DÜNYA DENİZ TİCARETİ



# Dünya Deniz Ticareti ve Ekonomik Gelişmeler

## DÜNYA DENİZ TİCARETİ

Deniz taşımacılığı; özellikle sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkânını sağlaması, güvenilir olması, sınır aşımı olmaması, mal zayıtının minimum düzeyde olması, çevreyi en az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması, hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması nedeniyle dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir.

Dünya ticaretinin ithal ve ihraç yüklerinin % 75’i<sup>1</sup> deniz yoluyla taşınmakta olup dünyada, denizyoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi, her geçen gün süratle artmaktadır. Deniz taşımacılığı sektörü ülkenin ithalat ve ihracat artış ve azalışlarına ve hatta dünyadaki mal değişimlerine paralel olarak iniş çıkış yaşayan bir sektördür. Son yıllarda deniz taşımacılığı toplam ticaret hacmi içerisinde yükselen bir trend göstermektedir.

Ulusal ekonomilerdeki serbestleşme ve sanayileşmenin artması ürünlere olan talebi de arttırmaktadır. Teknolojik gelişmeler ise ulaştırmanın etkin ve hızlı yapılmasını sağlamaktadır.

Dünya deniz ticareti, 2011 yılında 1.462 milyon DWT’luk deniz filosu, 8.839 milyon ton yük taşıma miktarı ve yıllık 400 milyar Dolarlık geliri ile dev bir sektördür. Bununla birlikte petrol taşımacılığının %60’ı ve doğalgaz taşımacılığının %25’i deniz yoluyla yapılmaktadır.

Kuru (dökme) yük taşımalarının 2003 – 2011 yılları arasında, yıllık ortalama %5,4 artarak dönem sonunda 3.490 milyon tona çıkması, tanker taşımalarının ise aynı dönemde yıllık ortalama %2,6 artarak dönem sonunda 3.072 milyon tona ulaşması beklenmektedir. Ayrıca konteyner ve diğer genel yüklerin yıllık ortalama %3,6 büyüyerek dönem sonunda 2.275 milyon ton olması beklenmektedir.

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun olduğu denizyolu taşımacılığının temel elemanları gemiler ve limanlardır. Yüklerin elleçlenerek taşımaların başlayıp sona erdiği limanlarda, taşımaları yapan gemilerin yurtiçi, yurtdışı ve transit taşımacılıkla ülke ekonomisine katkısı büyüktür.

1 The Global EnablingTrade Report 2012

## DÜNYADAKİ MAKROEKONOMİK GELİŞMELER

Gayri safi yurtiçi hasıla (GSYH) bir ülke sınırları içerisinde belli bir zaman diliminde, üretilen tüm nihai mal ve hizmetlerin para birimi cinsinden değeridir ve yaygın bir şekilde ekonomik büyüklüğün ölçütü olarak kullanılmaktadır.

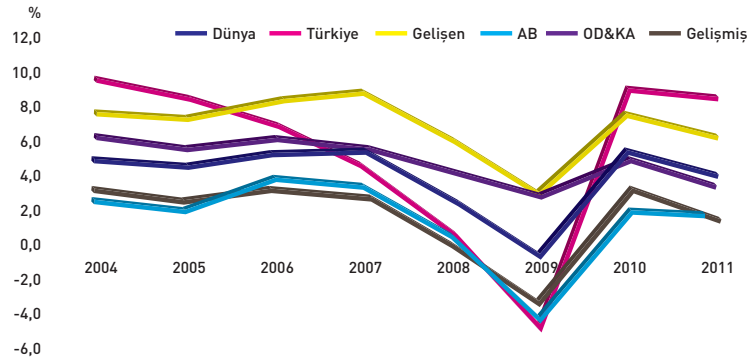
Ekonomik büyüme diğer tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektöründe de belirleyici konumdadır.

Üretim için kullanılan girdilerin ve üretim sonucunda elde edilen çıktılarının tüketiciye ulaştırılması kanalının büyük bir kısmı denizyoluyla yapılmaktadır.

Üretim ve tüketim sonucunda elde edilen büyüme rakamları da bu nedenlerden dolayı denizciliği ve denizcilğe olacak etkileri direkt yansıtma özelliğine sahiptir.

**Grafik 1**

Dünya Ölçeğinde Bölgesel Büyüme Oranları (GSYH)



**Kaynak:** IMF

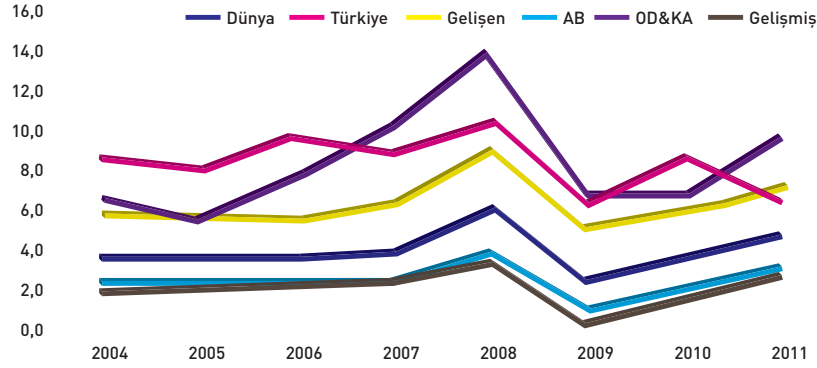
Ülke grupları açısından 2004 – 2011 yılları arasında büyüme rakamlarının yer aldığı Grafik-1'e bakıldığında, gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelere nazaran daha yüksek büyümeler yaşadığı, yakın zamanda gerçekleşen küresel krizin tüm dünyayı derinden etkilemiş olmasına karşın, gelişmekte olan ekonomilerin 2008 ve 2009 yıllarını daha az kayıpla kapattıkları ve toparlanmanın gelişmiş ülkelere kıyasla daha hızlı olduğu görülmektedir. Ayrıca IMF'nin tahminine göre; 2012 yılında gelişmekte olan ekonomilerin gelişen ülkelere göre daha yüksek bir büyüme oranı yakalaması beklenmektedir.

IMF'in Türkiye ekonomisine dair büyüme beklentisi; 2012 yılı için %2,3, 2012 – 2014 Orta Vadeli Programda ise %4 olarak belirlenmiştir. Deniz ticaretinde etkili olan Çin'in 2012 yılı büyüme beklentisi ise %8,2'dir.

Fiyatlar genel düzeyinin sürekli artışı olarak nitelendirilen enflasyon, ulusal paraların değerlerini düşürmekte, belirsizlik ortamı oluşturmakta, üretim ve tüketim düzeyini etkileyebilmektedir.

**Grafik 2**

Dünya Ölçeğinde Bölgesel Enflasyon Oranları (%)



**Kaynak:** IMF

Dünyanın ve belirli koşullar altında birleştirilmiş ülke gruplarına ait 2004 – 2011 yılları arasındaki enflasyon rakamlarının yer aldığı Grafik-2 incelendiğinde; kriz öncesi dönemde artan emtia fiyatlarının da etkisiyle enflasyon oranlarında dünya genelinde bir artışın yaşandığı ancak, krizle birlikte talepte görülen daralmayla enflasyon oranlarının hızlı bir şekilde düştüğü, krizden sonra parasal genişlemelerle beraber hızla büyüyen gelişmekte olan piyasalardaki artan talep ve emtia fiyatlarında görülen yükselişlerin dünya enflasyon oranını yukarı çektiği görülmektedir.

Enflasyondaki hızlı artış ve düşüşler gelişmiş piyasalara göre gelişen piyasalarda daha belirgindir. Gelişen ekonomiler fiyat dalgalanmalarına karşı daha hassas olmaları nedeni ile özellikle emtia fiyatlarından belirgin bir şekilde etkilenmektedirler.

IMF’in 2012 yılı tahminlerine göre; dünya genelinde özellikle de gelişen piyasalarda enflasyon oranlarında artış beklenmektedir.

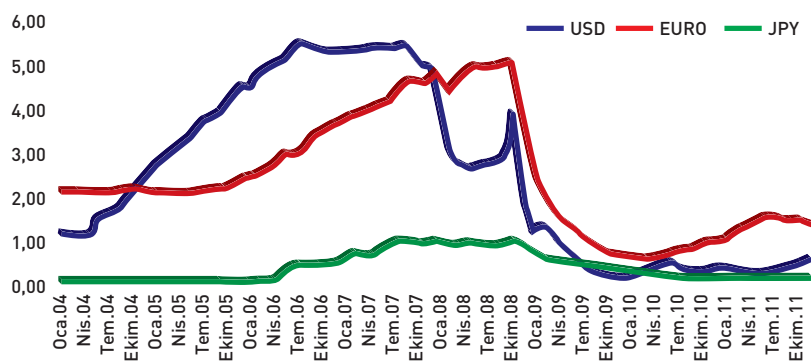
### Libor Faiz Oranları;

Denizciliğin finansmanında yaygın olarak kullanılan krediler, döviz üzerinden kullanılan kredilerdir. Bu nedenle, yabancı para ile kullanılan kredilerden dolayı piyasa döviz kurlarındaki oynaklıklara ve kullanılan dövizin faiz oranlarına karşı hassaslaşmaktadır.

Londra’da bankalar arası piyasada borçlanma faizi olarak kullanılan LIBOR, bölgesel görünmesine rağmen tüm dünyada birçok finansal işlemde referans faiz olarak işlem görmektedir.

**Grafik 3**

Euro, Dolar ve Yen 3 Aylık LIBOR Faiz Oranları (%)



**Kaynak:** www.global-rates.com

Dünyada yaygın olarak kullanılan LIBOR faiz oranlarının verildiği Grafik-3'e bakıldığında; kriz öncesine kadar sürekli artan LIBOR faiz oranlarının, krizle birlikte hızlı bir şekilde düştüğü görülmektedir. Krizin başlamasıyla birlikte piyasaların canlanması ve yeniden talep oluşması için borçlanma faiz oranları iyice aşağı çekilmiştir. Diğer taraftan Dolar krizden hemen önce düşmeye başlamışken, Euro ve Yen krize girildikten sonra düşmeye başlamıştır.

IMF 2012 yılı için Dolar ve Yen faiz oranlarının artacağını, Euro faiz oranının azalacağını tahmin etmektedir. Avrupa kıtasının borç krizine sürüklenmesi ECB'nin (Avrupa Merkez Bankası) faiz indirim kararı almasına neden olmaktadır. Denizciliğin finansmanında önemli bir yeri olan LIBOR faiz oranlarının arttırılması kaynak maliyetini biraz daha arttıracaktır.

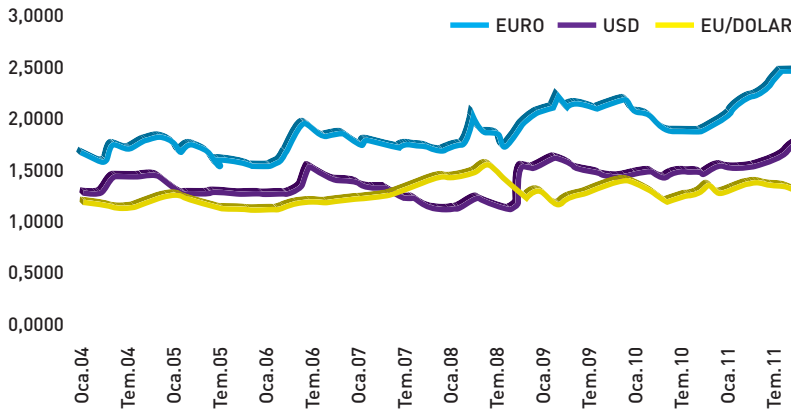
### Döviz Kurları;

Farklı iki ülke parasının birbiri cinsinden değeri olan döviz kuru, denizciliğin finansmanında borçlanmadaki önemi ve küresel ticaretin bu paralar aracılığıyla yapıyor olmasından dolayı takip edilmektedir.

Ülkemizin 2011 yılında gerçekleştirdiği dış ticaretindeki ithalatın ortalama % 33'ü Euro ve % 62'si Dolar cinsinden yapılmıştır. İhracatın ise ortalama % 48'i Euro ve % 46'sı Dolar olarak gerçekleşmiştir.

**Grafik 4**

Döviz Kurları (Euro – Dolar)



**Kaynak:** TCMB

Döviz kurlarının yer aldığı Grafik-4'e bakıldığında Euro ve Dolar kurlarının 2004-2011 yılları arasında benzer hareketler gösterdiği, başlangıç değerlerinden ve ortalamadan az bir sapmanın geliştiği görülmektedir. Euro ve Doların 2004 - 2009 yılları arasında aynı yönde hareketler göstermiş olmalarına karşın Euro'nun Dolar'dan daha fazla değişiklik gösterdiği göze çarpmaktadır. Ayrıca Euro ve Dolar 2011 yılında belirli bir değer etrafında salınmıştır.

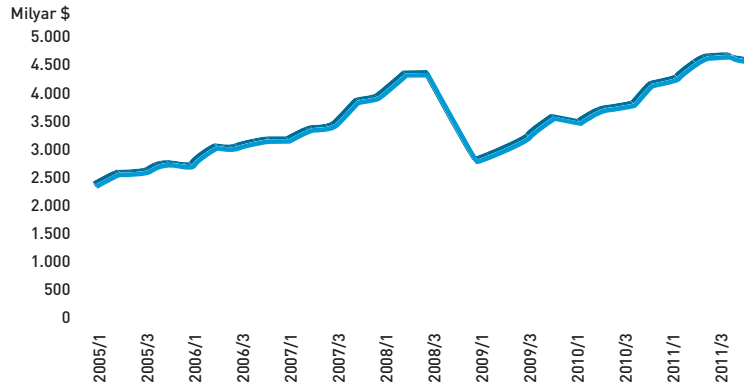
### Dünya Ticaret Hacmi;

Dünya ticaretinin yaklaşık %75'inin denizyoluyla yapıyor olmasından dolayı, dünya ticaretinde meydana gelen daralma veya genişlemeler denizyolu taşımacılığını direkt olarak etkilemektedir. Şöyle ki; ekonomik krizler, ülkelerin üretim ve tüketimlerini dolayısıyla ticareti etkilediği için denizyolu taşımacılığı da bu durumdan etkilenmektedir.

Dünya ticaret hacminin gelişimini gösteren Grafik-5'e bakıldığında; dünya ticaret hacminin 2005 yılından 2008 yılının son çeyreğine kadar sürekli arttığı, bu dönemden itibaren ise yaşanan küresel krizin etkisiyle daralma evresine girdiği ve 2009 yılının 1. çeyreğinden itibaren ise yeniden yükselişe geçtiği ve 2011 yılıyla birlikte kriz öncesi değerlerine ulaştığı ve hatta 2011 yılının 3. çeyreğinden itibaren 2008 yılı değerlerini geçtiği görülmektedir.

Grafik 5

Dünya Ticaret Hacmi

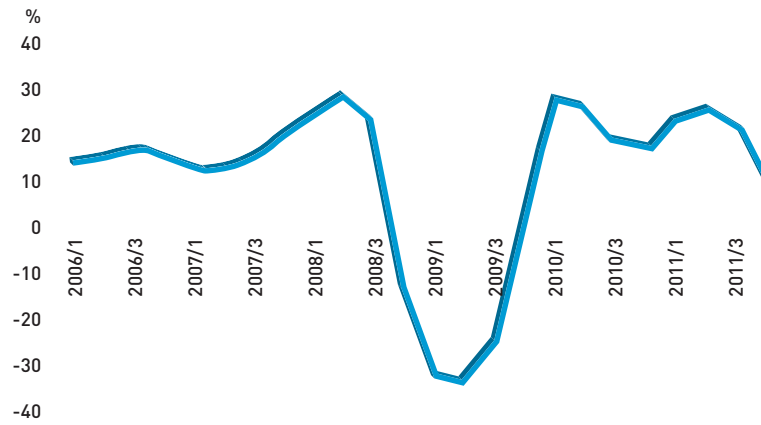


Kaynak: WTO

Dünya ticareti büyüme oranlarının yer aldığı Grafik-6 incelendiğinde ise; dünya ticaretinde 2008 yılı 3. çeyreğinden itibaren hızlı bir düşüşün olduğu, 2009 yılının tamamında küçülme yaşayarak negatif büyümeyle sürekli azaldığı, 2010 yılı ilk çeyreğindeki büyüme oranının güçlü baz etkisiyle birlikte 2008 yılı büyüme rakamlarını yakaladığı görülmektedir. 2011 yılında ise dalgalı seyrini sürdürmüş ve yılsonuna doğru düşüş eğilimi göstermiştir.

Grafik 6

Dünya Ticaret Hacminin Çeyrekler İtibariyle Gelişimi



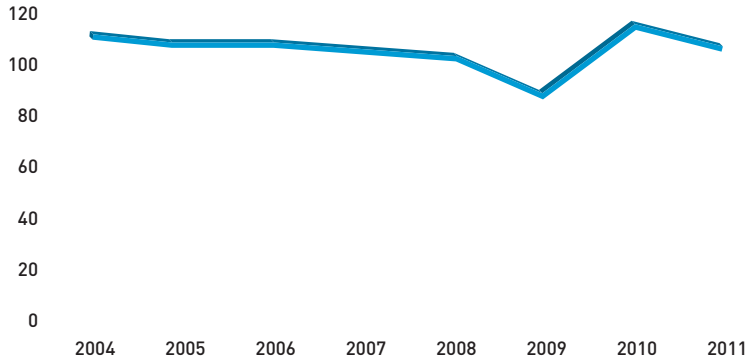
Kaynak: WTO

### İhracat Miktar Endeksi;

Dünya genelinde yapılan ticaretin hacimce ne kadar olduğunu gösteren ve Dünya Ticaret Örgütü (WTO) tarafından parasal değerler olmadan hesaplanan İhracat Miktar Endeksi, dünya genelinde ticareti yapılan malların miktarını vermesi ve dünya ticaretinin yaklaşık % 75'inin denizyolu ile yapıyor olması nedeni ile denizcilik için oldukça önem arz etmektedir.

**Grafik 7**

Dünya İhracat Miktar Endeksi



**Kaynak:** WTO

Dünya ticaretinin miktar olarak hesaplandığı ihracat miktar endeksinin gelişimini gösteren Grafik-7'ye bakıldığında, 2009 yılına kadar küçük düşüşler yaşansa da 2009 yılında % 14'lük hissedilir bir düşüşün yaşandığı görülmektedir.

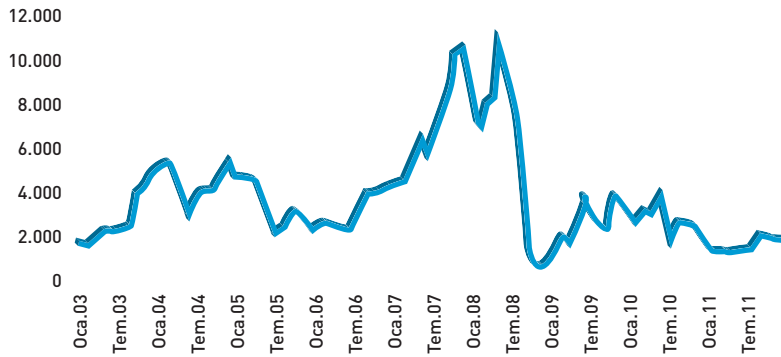
Dünya ihracat miktar endeksinin 2009 yılındaki % 14'lük düşüşü, dünya ticaret hacminin ne kadar küçüldüğünü göstermektedir. Dünya ticaretindeki bu hacimsel küçülme denizyolu ile taşınan yük miktarını da olumsuz etkileyerek düşmesine neden olmuştur. 2010 yılında ise 2009 yılındaki düşüşün aksine %30'luk artış gerçekleşerek dünya ticaretinin yeniden toparlanmasını sağlamış, bu durum denizyolu taşımacılığına da olumlu olarak yansımıştır. 2011 yılına gelindiğinde ise ihracat miktar endeksi 2010 yılına göre hissedilir bir azalma göstermiş ve kriz öncesi değerlerine dönmüştür.

### **Baltic Dry Endeksi (BDI);**

Kuru ve dökme yük taşımacılığında arz ve talep dengesini açıklayan ve navlun fiyatları baz alınarak oluşturulan Baltic Dry Index (BDI), denizcilik sektöründeki mevcut durumu yansıtmaya ve ekonomik anlamda da öncü gösterge niteliği taşımasından dolayı önem kazanmaktadır.

**Grafik 8**

Baltic Dry Endeksi (BDI)



**Kaynak:**Baltic Exchange

Baltic Dry Endeksinin yer aldığı Grafik 8'e bakıldığında, 2005 Temmuz ayına kadar dalgalı bir seyir izlediği, 2005 Temmuz ayından sonra ise rekor kırarak 2008 Mayıs ayına kadar yükselişini sürdürdüğü görülmektedir. Bu tarihten itibaren finansal kesimlerde yaşanan küresel krizin reel sektöre ve ulaştırma sektörüne yansımalarından dolayı yaşanan keskin düşüşle birlikte, küresel belirsizliklerden kaynaklı olarak 2010 yılı boyunca dalgalı seyrini sürdürmüştür. 2011 yılında ise daha istikrarlı fakat dip seviyelerde seyrini sürdürmüştür.



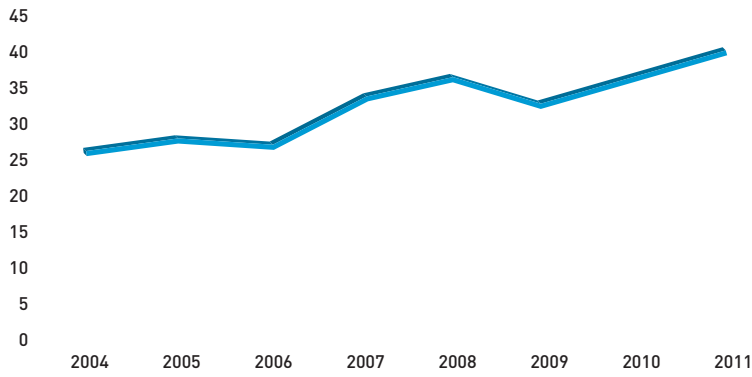
### Düzenli Sefer Bağlantı Endeksi (LSCI);

Bir ülkenin küresel düzenli sefer bağlantılarına bütünleşme derecelerini gösteren Düzenli Sefer Bağlantı Endeksi (LSCI); toplam gemi sayısı, bu gemilerin toplam konteyner taşıma kapasitesi, maksimum gemi kapasitesi, sunulan hizmet sayısı ve hizmet sağlayan şirket sayısı kriterleri kullanılarak hesaplanmaktadır.

Ülkelerin dünya pazarlarına girişleri çoğunlukla, yine ülkelerin ulaşım (taşıma) bağlantılarına ve özellikle endüstriyel ürünlerin ithalat ve ihracatlarında kullanılan düzenli sefer hizmetlerine bağlıdır.

Grafik 9

Türkiye’nin Düzenli Sefer Bağlantı Endeksi (LSCI)



Kaynak: UNCTAD

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından oluşturulan LSCI endeksine göre, Türkiye’nin 2004 – 2011 yılları arası performansının yer aldığı Grafik-9’a bakıldığında, 2008 yılına kadar sürekli artan endeks değerinin krizin etkisiyle 2009 yılında düştüğü, 2010 yılında ise yeniden toparlanarak artışa geçtiği ve 2011 yılında kriz öncesi değerin üzerine çıktığı görülmektedir.

Yukarıda incelenen dünya ekonomisi ve ticareti grafikleriyle birlikte düşünüldüğünde küresel krizden Türk denizciliğinin minimum düzeyde etkilendiği ve hızla toparlanarak büyüme trendini sürdürebildiği görülmektedir.

### EMTİA FİYATLARI ENDEKSİ (CPI)

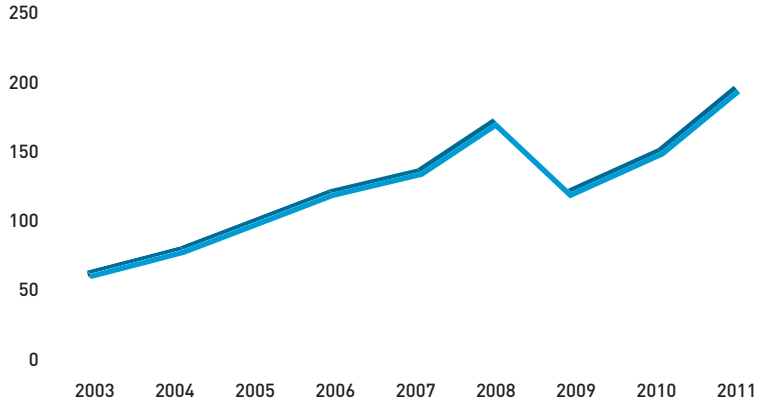
Dünya genelinde emtia fiyatları baz alınarak oluşturulan emtia fiyatları endeksi, fiyat artış ve azalışlarını göstermektedir. Fiyat artışları bireylerin, ülkelerin harcamalarını arttırmakta ve tüketimlerini düşürebilmektedir.

Denizyolu taşımacılığında bazı mal grupları ve taşıma modları dışarıda tutulduğunda birçok yük grubu hammadde ve ara mal niteliğindedir. Emtia fiyatlarındaki hareketler arz ve talep dengesini yansıttığından, dolaylı da olsa denizyolu taşımacılığını etkilemektedir. Reel anlamda oluşmayan fiyatların enflasyonist baskılar oluşturması da denizyolu taşımacılığını etkileyebilecektir.

**Emtia Fiyatları Endeksi**’nin yer aldığı Grafik-10’a bakıldığında; piyasaların yükselişte olması ve talebin artması nedeniyle 2008 ortalarına kadar yükselişin sürdüğü, 2008’in ikinci yarısından sonra keskin bir düşüşün yaşandığı, 2009 ortalarından itibaren ise artan taleple birlikte emtia fiyatlarının yeniden yükselişe geçtiği görülmektedir. Emtia fiyat endeksinin yükseliş ve düşüşlerinde arz şoklarının ve doğal afetlerin de etkisinin olabileceği gözden kaçırılmamalıdır.

Grafik 10

Emtia Fiyatları Endeksi (CPI)



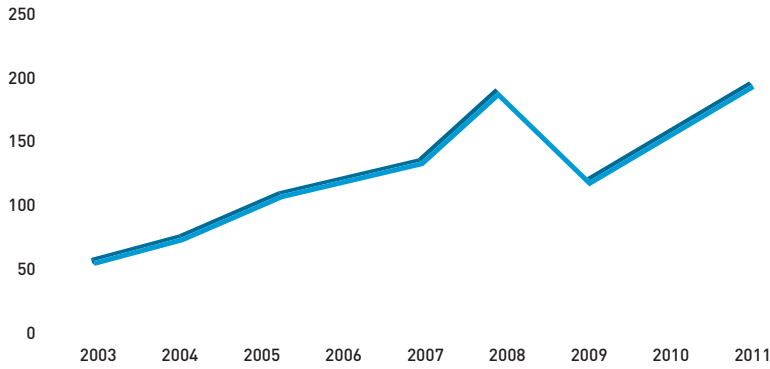
Kaynak: IMF

#### Akaryakıt Fiyat Endeksi;

Akaryakıt fiyatlarından oluşan **akaryakıt fiyat endeksi** diğer emtialara benzer bir hareket göstermiştir. Dünya genelinde artan üretim ve talep akaryakıt fiyatlarının yükselmesine neden olmuştur.

Grafik 11

Akaryakıt Fiyat Endeksi



Kaynak: IMF

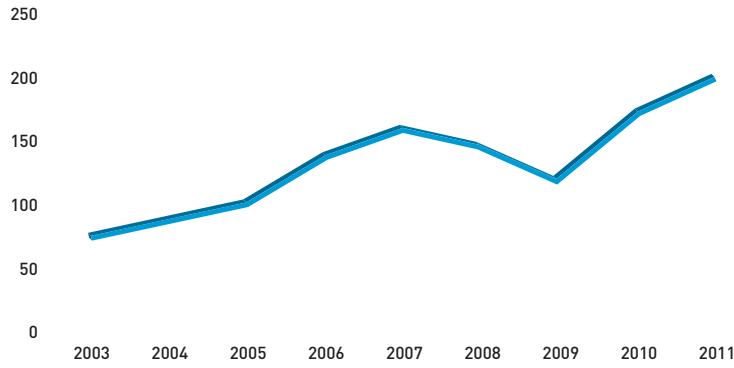
Kriz yılına kadar artan akaryakıt fiyatları, krizle birlikte üretimin de düşmesine bağlı olarak düşüşe geçmiştir. Küresel kriz nedeniyle akaryakıtın üretim miktarı düşse de, üretim için hala dünyanın vazgeçilmez kaynağıdır. Ayrıca, akaryakıtın taşımacılığın en önemli maliyet kalemi olması nedeniyle akaryakıt fiyatları taşımacılıkta ayrı bir öneme sahiptir.

#### Endüstriyel Girdi Fiyat Endeksi;

Üretimin önemli kalemlerinden biri de endüstriyel girdilerdir. Endüstriyel girdi fiyatları kullanılarak Endüstriyel Girdi Fiyat Endeksi oluşturulmaktadır. Endüstriyel girdilerin fiyatlarındaki artışlar maliyetleri etkileyerek çıktı fiyatlarına olumsuz yansımakta, çıktı fiyatları bu olumsuzlukla yükselmekte, çıktı fiyatlarının yükselmesi talebi azaltmakta ve bu olumsuz durum denizyolu taşımacılığını olumsuz etkilemektedir.

**Grafik 12**

Endüstriyel Girdi Fiyat Endeksi



**Kaynak:** IMF

**Endüstriyel Girdi Fiyat Endeksi** değerlerinin yer aldığı Grafik-12’ye bakıldığında; 2007 ortalarına kadar belirli düzeyde yükselmenin olduğu, bu aylardan itibaren ise 2009 ortalarına kadar keskin bir düşüşün yaşandığı, endeksin 2009’un ikinci yarısından itibaren sürekli bir artış gösterdiği görülmektedir.

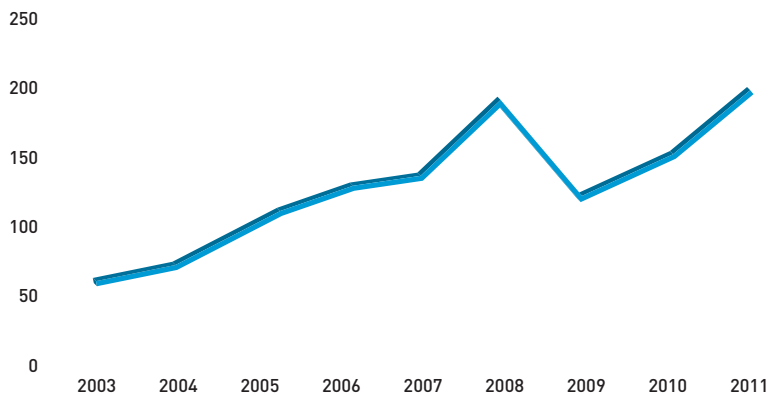
#### **Ham Petrol Fiyat Endeksi;**

Enerji kaynaklarının en önemlilerinden birisi de ham petroldür. Dünyanın ham petrol ihtiyacı özellikle gelişmekte olan ülkelerden dolayı sürekli artmaktadır. Dünya genelinde nüfusu artan orta gelir grubu, enerji talebini arttırmaktadır. Ayrıca, ham petrolden üretilen ürünlere olan talebin de artması ham petrole olan talebi iyice arttırmaktadır.

Ham petrol fiyatları kullanılarak Ham Petrol Fiyat Endeksi oluşturulmaktadır.

**Grafik 13**

Ham Petrol Fiyat Endeksi

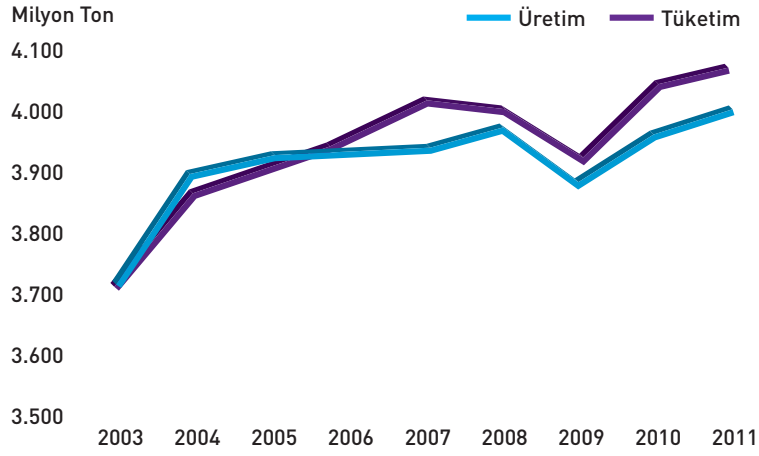


**Kaynak:** IMF

**Ham Petrol Fiyat Endeksi**’nin yer aldığı Grafik-13’e bakıldığında; petrol fiyatlarının 2008 ortalarına kadar sürekli yükseldiği, krizin etkisi ve azalan taleple birlikte 2009’un başlarına kadar düştüğü ve bu tarihten itibaren petrol fiyatlarının artan üretim ve ticaret hacmiyle birlikte tekrardan artış trendine girdiği görülmektedir.

**Grafik 14**

Dünya Ham Petrol Üretimi ve Tüketimi



**Kaynak:** BP

Ham petrol üretim ve tüketim rakamlarının yer aldığı Grafik-14'e bakıldığında; özellikle gelişen ekonomilerin artan talepleriyle birlikte tüketimin, üretimin üzerinde gerçekleştiği, krizle birlikte azalan talep ve ticaret hacmi doğrultusunda 2009 yılında üretimin bir önceki yıla göre % 2,4 ve tüketimin ise % 2 azaldığı görülmektedir. Dünyada ticareti yapılan petrolün %60'ı denizyoluyla taşınmaktadır<sup>2</sup>.

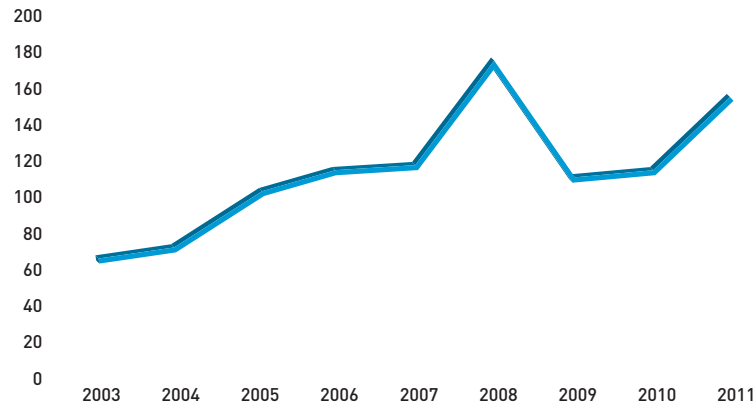
#### Doğalgaz Fiyat Endeksi;

Enerji kaynaklarından bir diğeri de doğalgazdır. Doğalgaz konutlarda ısınmada, elektrik üretiminde ve sanayide kullanılmaktadır. Doğalgazın ticareti ve önemi yıldan yıla artmaktadır.

Doğalgaz fiyatları kullanılarak Doğalgaz Fiyat Endeksi oluşturulmaktadır.

**Grafik 15**

Doğalgaz Fiyat Endeksi



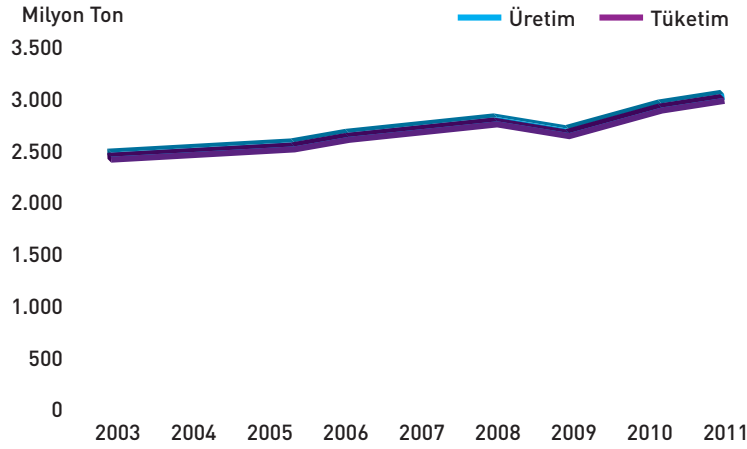
**Kaynak:** IMF

**Doğalgaz Fiyat Endeksi**'nin yer aldığı Grafik-15'e bakıldığında; doğalgaz fiyatlarının 2007 yılına kadar yükselişini sürdürdüğü, devam eden bu yükselişin 2008 yılında bir sıçrama yaptığı görülmektedir. Doğalgaza olan talebin 2008 yılında artması üretimi artırmış, bu durum fiyatların yukarı çıkmasını sağlamıştır. Ancak, krizle birlikte doğalgaza olan talep azalmış ve ticarete daralma meydana gelmiş, bunun sonucunda da doğalgaz fiyatları aşağı çekilmiştir. Artan talep ve ticaretle birlikte 2009 yılından itibaren yavaş da olsa toparlanma başlamış ve 2011 yılında iyice ivme kazanmıştır.

<sup>2</sup> Faruk Demir, Enerji Güvenliği, Enerji Ekonomisi, Enerji Diplomasisi

**Grafik 16**

Dünya Doğalgaz Üretimi ve Tüketimi



**Kaynak:** BP

Dünya doğalgaz üretim ve tüketim rakamlarının yer aldığı Grafik-16'ya bakıldığında; benzer şekilde hızla artan üretim ve tüketim hacminin 2009 yılıyla birlikte bir kesintiye uğradığı, 2011 yılına kadar ortalama % 3 büyüyen doğalgaz üretim ve tüketiminde 2009 yılında bir kırılma yaşansa da kendisini biran önce toparlamış ve 2009 öncesi büyüme rakamlarını yakalamıştır. Dünyada tüketilen doğalgazın %25'i denizyoluyla taşınmaktadır<sup>3</sup>.

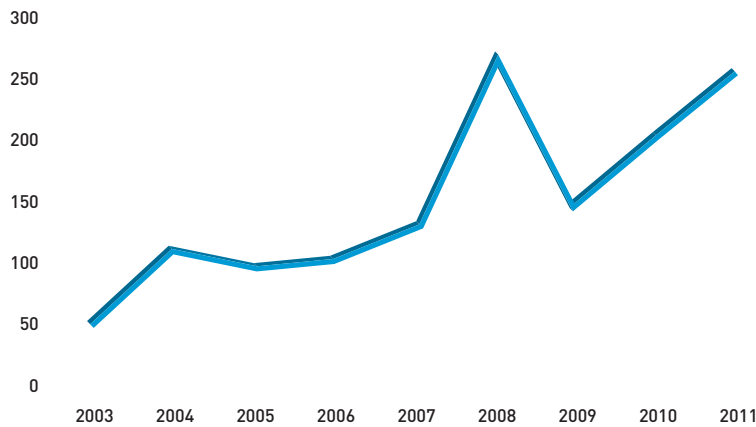
### **Kömür Fiyat Endeksi;**

Enerji kaynaklarından bir diğeri olan kömür özellikle çelik üretiminde yoğun olarak kullanılmaktadır. Ayrıca, halen dünyanın elektrik ihtiyacının yaklaşık % 40'ı kömür kullanılarak karşılanmaktadır.<sup>4</sup>

Kömür fiyatları kullanılarak Kömür Fiyat Endeksi oluşturulmaktadır.

**Grafik 17**

Kömür Fiyat Endeksi



**Kaynak:** IMF

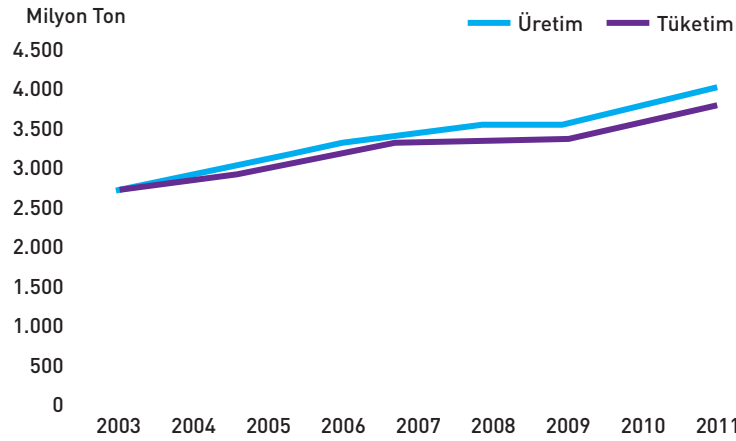
<sup>3</sup> Faruk Demir, Enerji Güvenliği, Enerji Ekonomisi, Enerji Diplomasisi

<sup>4</sup> www.worldcoal.org

**Kömür Fiyat Endeksi**'nin yer aldığı Grafik-17'ye bakıldığında; kömür fiyatlarının diğer emtialarla benzer hareketler gösterdiği, özellikle 2008 yılındaki dünya çelik üretiminin artması temel girdilerden birisi olan kömüre olan talebi arttırarak 2008 yılındaki kömür fiyat artışlarının bir hayli yüksek seyretmesine neden olduğu, 2009 yılında düşen fiyatların 2010 yılı ile birlikte yeniden artışa geçtiği ve 2011 yılında da artışın aynı hızla devam ettiği görülmektedir.

**Grafik 18**

Dünya Kömür Üretimi ve Tüketimi



**Kaynak:** BP

Dünya kömür üretim ve tüketim rakamlarının yer aldığı Grafik-18'e bakıldığında; belirli bir oranda artan kömür üretiminin 2009 yılından sonra ivme kazanarak artışını sürdürdüğü, üretimiyle aynı seviyede olan kömür tüketiminin ise 2009 yılında az miktarda azaldığı görülmektedir. Söz konusu dönemde kömür tüketimi ortalama % 4, kömür üretimi ise % 5 artmıştır. Halen dünyanın elektrik üretiminin %40'ı, çelik üretiminin %68'i kömüre bağlı olarak gerçekleştirilmektedir. Dünyada tüketilen kömürün yaklaşık %15 – 20'si taşınmakta, bunun da yaklaşık %80 – 90'ı deniz yoluyla yapılmaktadır<sup>5</sup>.

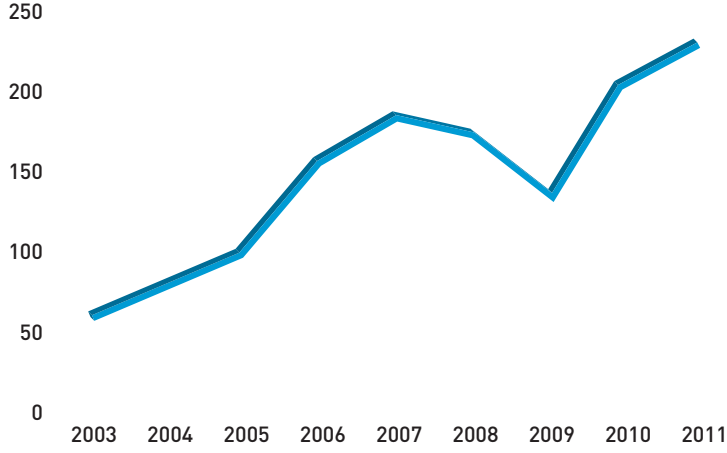
#### **Metal Fiyat Endeksi;**

Özellikle inşaat, altyapı ve otomotiv gibi sektörlerde yoğun olarak kullanılan metaller, dökme yük taşımacılığı açısından önemlidir. Bu mal grubunun fiyatlarında oluşan hareketler, üretim seviyesi ve talep üzerinde belirleyici olmakta ve denizcilik sektörünü yakından ilgilendirmektedir.

<sup>5</sup> www.worldcoal.org

**Grafik 19**

Metal Fiyat Endeksi

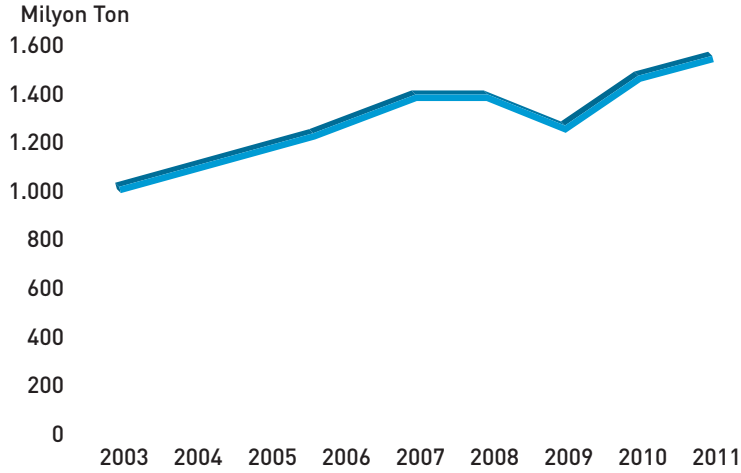


**Kaynak:** IMF

Metal fiyatları kullanılarak oluşturulan **Metal Fiyat Endeksi**'nin yer aldığı Grafik-19'a bakıldığında; 2008 yılı ortalarından sonra düşüş gösteren endeks, 2009 yılı başından itibaren toparlandığı ve hızla arttığı, 2008 ve 2009 yıllarında yeterince talep olmaması nedeniyle fiyatların aşağı çekildiği görülmektedir. 2009 başlarından sonra artan metal talebine bağlı olarak fiyatlar yukarı çıkmıştır. Özellikle demir cevheri, dökme yük taşımacılığı açısından önem arz etmektedir.

**Grafik 20**

Dünya Çelik Üretimi



**Kaynak:** WSA

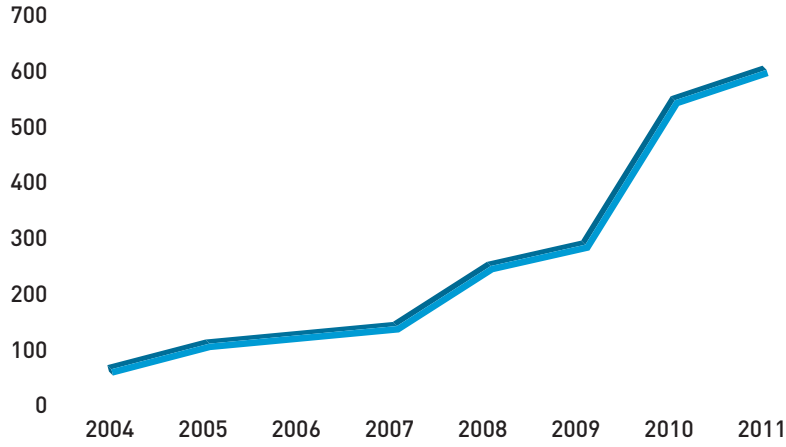
Dünya çelik üretiminin yer aldığı Grafik-20'ye bakıldığında; 2008 ve 2009 yıllarında sınırlı bir düşüş yaşansa da 2010 yılında rekor düzeyde artışla bu düşüşün telafi edildiği ve 2011 yılında artışın devam ettiği görülmektedir. Dünya çelik üretiminin artması girdi olarak kullanılan demir cevheri ve kömür talebini de açıklamaktadır. Bu madenlere talebin artması fiyatları yukarı doğru çekmektedir.

Çelik üretiminin % 75'i<sup>6</sup> demir cevheri kullanılarak yapılmaktadır. Dünya ticareti zayıflamış olsa da, özellikle gelişmekte olan ekonomiler iç tüketimleriyle ve altyapı çalışmalarıyla büyümeye devam etmişlerdir. Özellikle inşaat ve altyapı harcamaları arttırılıp iç tüketim canlı tutularak krizin etkileri giderilmeye çalışılmıştır.

6 www.worldsteel.org

Grafik 21

Demir Cevheri Fiyat Endeksi



Kaynak: IMF

Demir cevheri fiyatlarından oluşan Demir Cevheri Fiyat Endeksinin yer aldığı Grafik-21'e bakıldığında; fiyatlarda sürekli artışların yaşandığı, demir cevheri ticareti bütün emtiaların aksine 2009 yılında da hız kesmediği ve bu nedenle fiyat artışlarının devam ettiği görülmektedir.

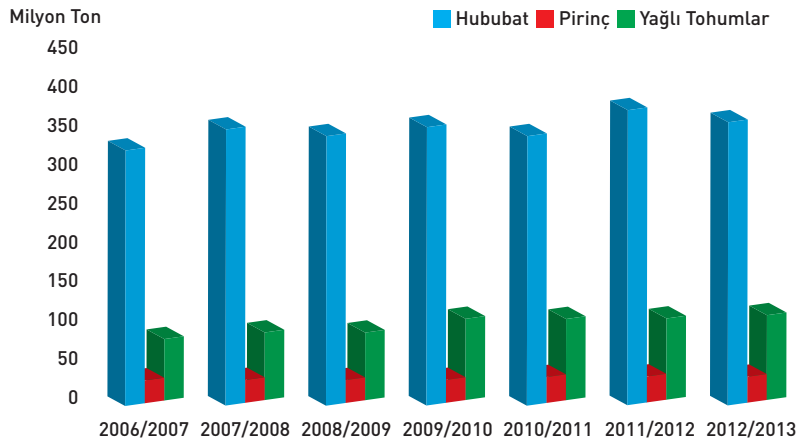
#### Hububat;

Dökme yük piyasasını etkileyen mal gruplarından birisi de hububattır. Dünya nüfusunun giderek artıyor olması gıda maddelerinin önemini arttırmaktadır. Küresel iklim koşullarının belirsizliği bazı ülkelerin üretimlerinin tüketimlerini karşılayamamalarına neden olmakta ve gıda maddelerini ithal etmek zorunda bırakmaktadır.

Ülkeden ülkeye değişiklik göstermekle birlikte buğdayda bir önceki yılın Temmuz ayı ile içinde bulunulan yılın Haziran ayı arasında kalan periyot, diğer tahıllarda bir önceki yılın Ekim ayı ile içinde bulunulan yılın Eylül ayı arasında kalan periyot bir hasat yılıdır. Hububat üretimi kuraklık ve yağış durumuna göre değişiklik gösterebilmekte, tüketim miktarı ise artan dünya nüfusuna paralel olarak yıldan yıla artmaktadır. Dünya hububat ticaretini mevcut devlet politikaları (kota ve sınırlamalar) ve talepler etkilemekte, bu etkileşim de otomatik olarak deniz yolu taşımalarını etkilemektedir.

Grafik 22

Dünya Hububat Ticareti



Kaynak: USDA



Dünya hububat ticaretinin yer aldığı Grafik-22’ye bakıldığında; toplam hububat ticaretinin dalgalı bir seyir izlediği ve 2011/2012 döneminde büyük bir artış kaydettiği görülmektedir. Yağlı tohumların ticaretinde istikrarlı bir seyir olduğu gözlenmekte fakat pirinç ticaretinde 2009/2010 ve 2011/2012 dönemlerinde düşüş olduğu gözlenmektedir. Amerika Birleşik Devletleri Tarım Bakanlığı (USDA) 2012/2013 döneminde pirinç ve yağlı tohumlar ticaretinde artış beklemesine rağmen hububat ticaretinde azalış olacağını tahmin etmektedir.

## DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU

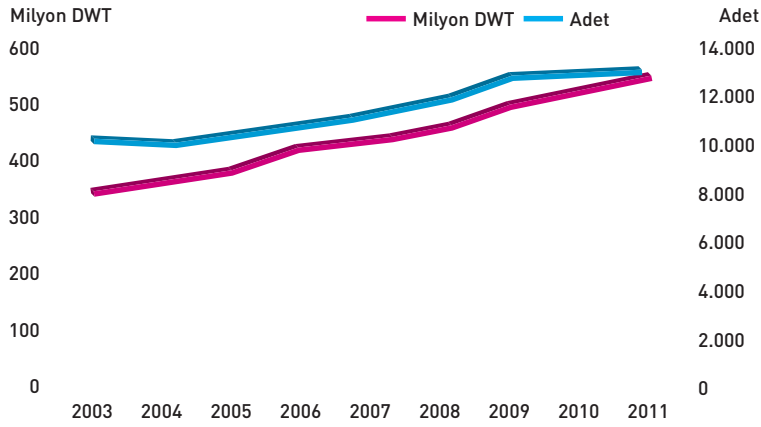
### Dünya Tanker Piyasası

Dünya tanker filusunun adet ve ton bazında yer aldığı Grafik-23’e bakıldığında; dünya tanker filosu gelişiminin sürekli bir artış gösterdiği, 2008 – 2009 yılları boyunca yaşanan krize rağmen hem adet hem de DWT bazında filonun sürekli arttığı görülmektedir. 2009 yılından sonra adet bazında artış hızında bir yavaşlama olmasına rağmen tonaj arzı ortalama artış hızı seviyesini sürdürmektedir.

Dünya tanker filosu 2003 yılına göre 2011 yılında; adet bazında % 29, DWT bazında % 58 artmıştır. Gemi başına düşen ortalama kapasite olarak ise 2003 yılına göre 2011 yılında; % 22 artmıştır.

Grafik 23

Dünya Tanker Filosu

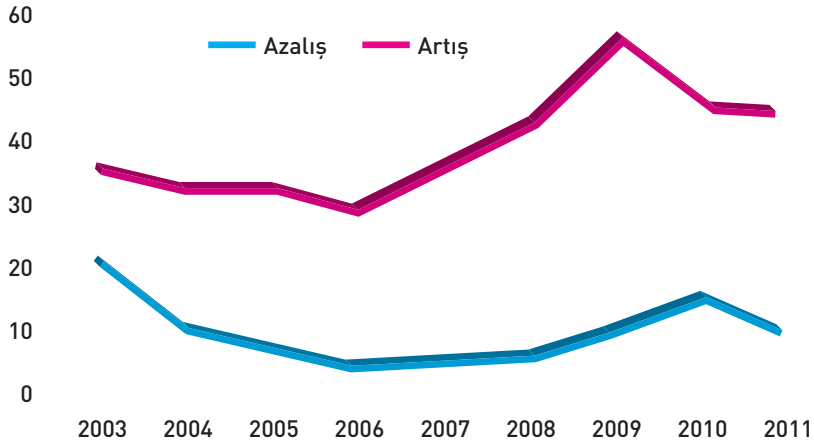


Kaynak: ISL

Dünya tanker filusunun 2003-2011 yılları arasındaki yıllık ortalama artışlarına baktığımızda; adet bazında yıllık ortalama % 3, DWT bazında ise yıllık ortalama % 6 büyüdüğü, gemi başına ortalama DWT bazında ise yıllık ortalama % 3 büyümeye kaydedildiği görülmektedir. Ayrıca, 2011 yılında dünya tanker filosu dünya deniz ticaret filusunun adet bazında % 27’sini toplam taşıma kapasitesi açısından ise % 37’sini oluşturmaktadır.

Grafik 24

Dünya Tanker Filosundaki Artış ve Azalışlar (Milyon DWT)

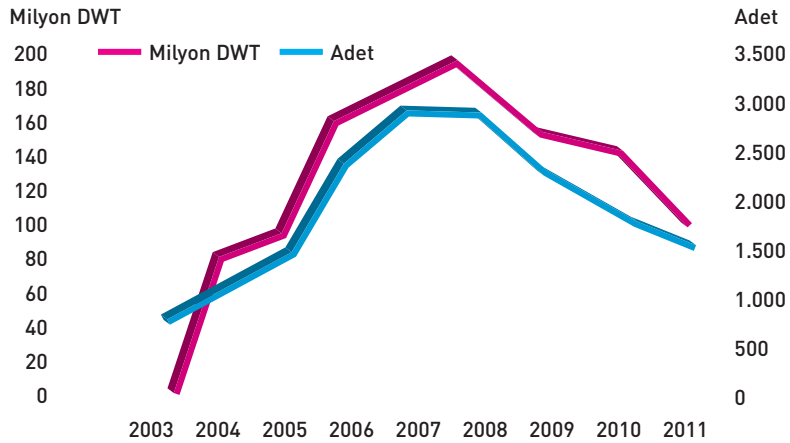


Kaynak: ISL

Dünya tanker filosunun artış ve azalışlarının yer aldığı Grafik-24'e bakıldığında; özellikle 2006-2009 arası dönemdeki fark dikkat çekmektedir. Dünya tanker filusunda söküme giden gemi sayıları, 2008 yılına kadar çok düşük seviyelerde, filoya yeni katılan gemi sayılarının ise 2006 yılına kadar yataya yakın seyrettiği görülmektedir. Dünya tanker filosundaki 2006 - 2009 arası dönemde ise; yeni inşa edilen gemi sayıları ve söküme giden gemi sayıları arasındaki farkın iyice açılarak sürekli bir artma eğilimi gösterdiği görülmektedir. Dünya ölçeğinde yaşanan krizin ve düşen navlun fiyatlarının da etkisiyle aradaki farkın tekrardan düşüş eğilimi gösterdiği görülmektedir. 2010 ve 2011 yıllarında söküme giden gemi sayısında önceki yıllara göre artış olurken filoya katılan yeni inşalarda azalma eğilimi yaşanmıştır.

Grafik 25

Dünya Tanker Sipariş Defteri

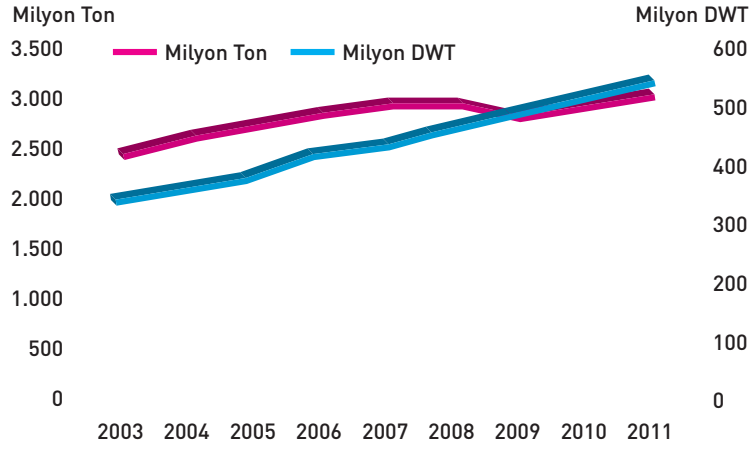


Kaynak: ISL

Dünya tanker filosu sipariş defteri gelişiminin yer aldığı Grafik-25'e bakıldığında; 2008 yılına kadar adet ve DWT bazında filonun sürekli arttığı, adet bazında bu yıldan itibaren, DWT bazında ise 2009 yılından itibaren düşüşe geçtiği görülmektedir. Yaşanan küresel krizle birlikte düşen üretim ve ticaret hacmi direkt olarak enerji kaynakları piyasasını etkilemiş ve denizyoluyla taşınması gereken yüklerde azalmaya neden olmuş, buna bağlı olarak krizle birlikte navlun fiyatlarının düşmesi sonucu 2008 yılından itibaren gemi siparişleri de azalmaya başlamıştır.

**Grafik 26**

Dünya Tanker Filosu ve Tankerlerle Taşınan Yük İlişkisi



**Kaynak:** ISL

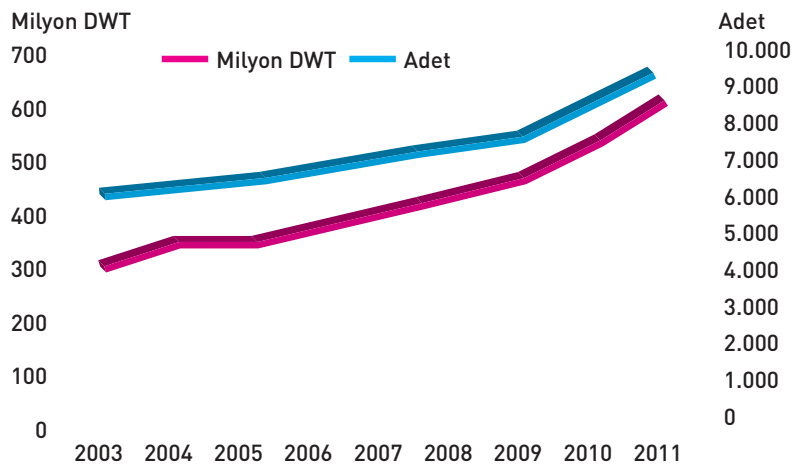
Dünya tanker filosu ve denizyoluyla yapılan akaryakıt ticareti arasındaki ilişkinin gösterildiği Grafik-26'ya bakıldığında; 2003-2011 yılları arasında dünya tanker filosunun sürekli arttığı, buna karşın özellikle 2009 yılında ticaret hacminin daraldığı görülmektedir. Kriz yıllarıyla birlikte üretim rakamlarının ve dolayısıyla talebin düşmesi akaryakıt ticaretini sekteye uğratmıştır. 2010 ve 2011 yıllarında büyümenin ve üretimin toparlanmasıyla birlikte akaryakıtta olan talep artırmıştır. Sürekli artan dünya tanker filosu yeniden artışa geçen akaryakıt ticaretine rağmen kazançların önceki seviyelere ulaşmasını engellemektedir.

### Dünya Dökme Yük Piyasası

Dünya deniz ticaret filosu kapsamında, dünya dökme yük filosu gelişiminin yer aldığı Grafik-27'ye bakıldığında, yıllar itibarıyla sürekli bir artışın gözlemlendiği, 2008 – 2009 yılları boyunca yaşanan krize rağmen adet ve DWT bazında sürekli arttığı, kapasite olarak artışın ise daha keskin olduğu görülmektedir.

**Grafik 27**

Dünya Dökme Yük Filosu



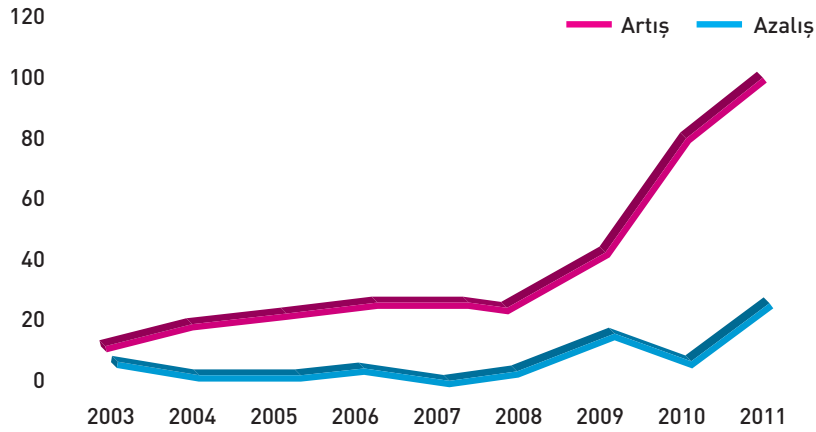
**Kaynak:** ISL

Dünya dökme yük filosu, 2011 yılında 2003 yılına göre; adet bazında % 53, DWT bazında % 101, gemi başına düşen ortalama kapasite bazında % 31 artmıştır. 2003-2011 yılları arasındaki yıllık ortalama artış, adet bazında % 5, DWT bazında ise, % 9 olmuştur. Gemi başına ortalama DWT bazında yıllık ortalama % 4 büyüme kaydedilmiştir.

2011 yılında dünya dökme yük filosu adet bazında dünya deniz ticaret filosunun % 20'sini oluşturmuştur. Toplam taşıma kapasitesi açısından bakıldığında ise dünya dökme yük filosu toplam dünya deniz ticaret filosunun % 41'ini oluşturmuştur.

**Grafik 28**

Dünya Dökme Yük Filosundaki Artış ve Azalışlar (Milyon DWT)

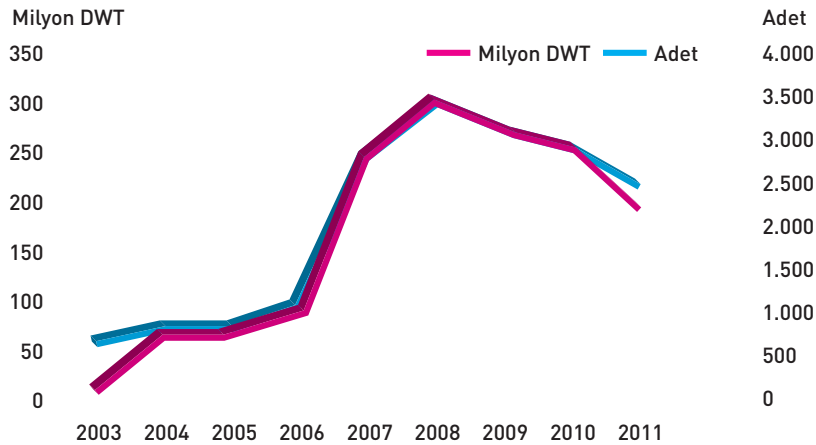


**Kaynak:** ISL

Dünya dökme yük filosunun gelişiminin yer aldığı Grafik-28'e bakıldığında, filoya yeni katılan gemi sayılarında artış, söküme giden gemi sayılarındaysa 2008 yılına kadar yataya yakın bir seyir gözlenmektedir. Özellikle 2008 yılından sonra dünya dökme yük filosundaki hem yeni inşalarda hem de söküme giden gemi sayılarında artma yaşanmış, filodaki artış çok daha belirgin bir hal almış, yeni inşalar ve söküme giden gemi sayıları arasındaki farkın açılmasına neden olmuştur. Krizin de etkisiyle özellikle 2009 ve 2011 yıllarında söküme giden gemi sayılarında ciddi bir artış meydana gelmiştir. 2010 ve 2011 yıllarında ise, filoda çok keskin artış yaşanmıştır. Dökme yük piyasasındaki mal akışları özellikle de demir cevheri ve kömür taşımalarında azalma olmayınca, gemi talebi sürekli canlı kalmıştır.

**Grafik 29**

Dünya Dökme Yük Sipariş Defteri

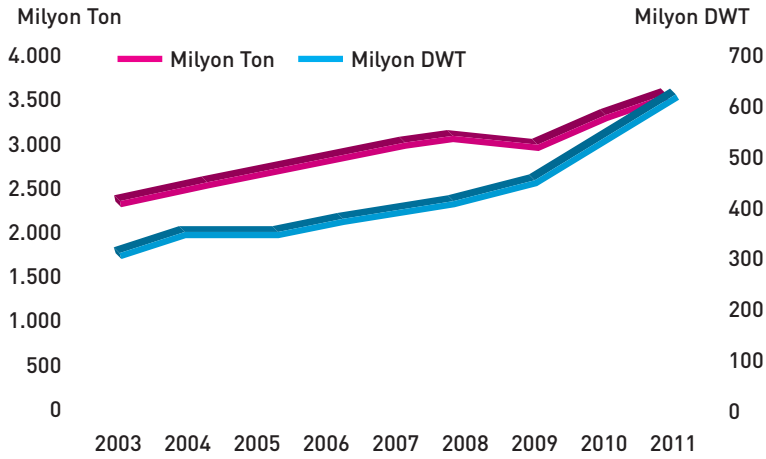


**Kaynak:** ISL

Dünya dökme yük sipariş defteri gelişiminin yer aldığı Grafik-29'a bakıldığında; 2009 yılına kadar adet ve DWT bazındaki keskin artış göze çarpmaktadır. Yine krizin etkisiyle düşen yük ve ticaret hacmi neticesinde navlun fiyatlarında meydana gelen düşüşler geleceğe dönük beklentileri şekillendirmiştir. 2009 yılından itibaren dökme yük gemi siparişlerinde hem adet hem de DWT bazında azalma olmuştur.

**Grafik 30**

Dünya Dökme Yük Filosu ve Toplam Dökme Yük İlişkisi



**Kaynak:** ISL

Dünya dökme yük filosu ve denizyoluyla taşınması yapılan dökme yük ilişkisinin yer aldığı Grafik-30'a baktığımızda; dünya dökme yük filosunun sürekli arttığı, 2009 yılındaki azalış haricinde, dünya dökme yük ticaretinin de sürekli arttığı gözlenmektedir.

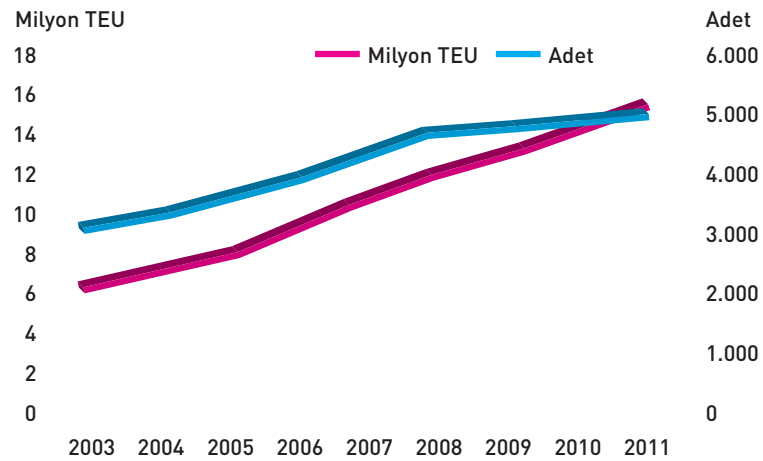
Diğer yük gruplarının aksine dökme yükler özellikle çelik üretiminde kullanılan demir cevheri ve kömür ticaretinde daralmanın aksine sürekli bir artış yaşanmıştır. Özellikle Çin'in belirleyici olduğu dökme yüklerde, söz konusu yıllarda Çin üretimi hiç kesmemiştir. Bunun haricinde hububat, boksit ve alüminyum yüklerinin ticaretinde 2009 yılında bir daralma yaşanmıştır.

### Dünya Konteyner Piyasası

Dünya deniz ticaret filosu kapsamında dünya konteyner filosunun gelişiminin yer aldığı Grafik-31'e bakıldığında; yıllar itibariyle sürekli bir artışın gözlemlendiği, 2008 – 2009 yılları boyunca yaşanan krize rağmen az da olsa adet ve TEU bazında artışını sürdürdüğü görülmektedir.

**Grafik 31**

Dünya Konteyner Filosu



**Kaynak:** ISL

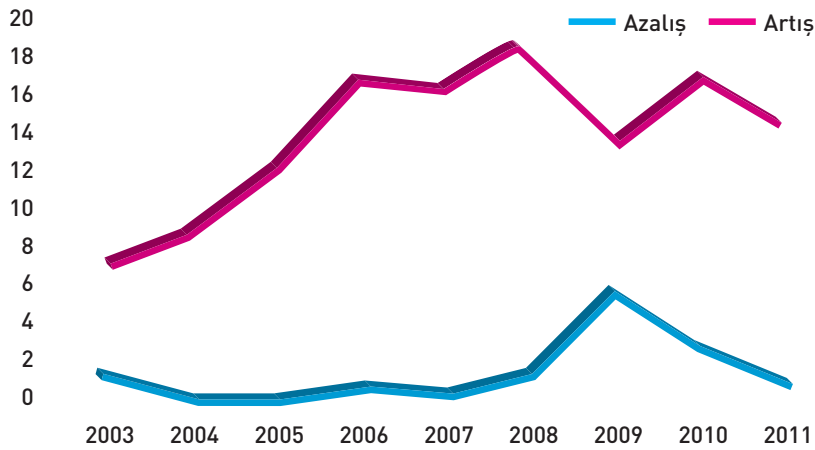
Dünya konteyner filosu, 2011 yılında 2003 yılına göre adet bazında % 64, TEU bazında % 139, gemi başına düşen ortalama kapasite % 45, adet bazında yıllık ortalama % 6, TEU bazında yıllık ortalama % 12, gemi başına ortalama TEU bazında yıllık ortalama % 5 büyüme kaydedilmiştir. Diğer taraftan dünya deniz

ticaret filosuna gemi cinsleri bazında baktığımız zaman, hem adet hem de kapasite bazında en ciddi artışı konteyner filosu gerçekleştirmiştir.

2011 yılında dünya konteyner filosu adet bazında dünya deniz ticaret filosunun % 10'unu oluşturmaktadır. Toplam taşıma kapasitesi açısından bakıldığında ise, dünya konteyner filosu toplam dünya deniz ticaret filosunun % 14'ünü oluşturmaktadır.

**Grafik 32**

Dünya Konteyner Filosundaki Artış ve Azalışlar (Milyon DWT)

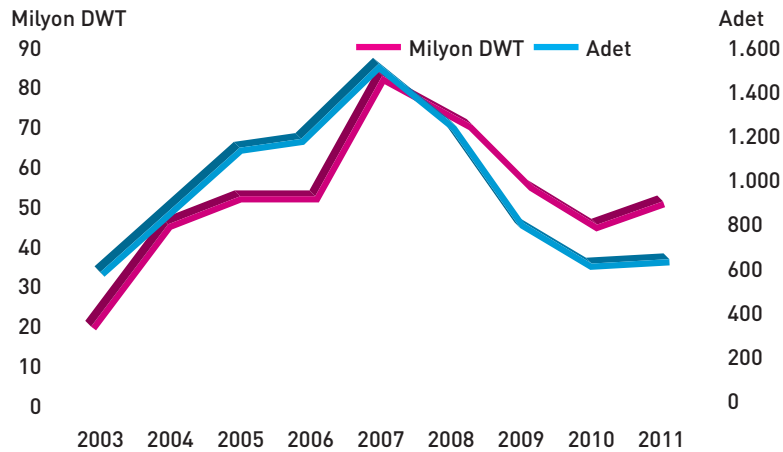


**Kaynak:** ISL

Dünya konteyner filosunun artış ve azalışlarının yer aldığı Grafik-32'ye baktığımızda; 2003 yılından 2008 yılına kadar keskin bir fark oluşmuştur. Bu yıla kadar söküme giden gemi sayıları belirli bir seviyede kalmış, yeni inşa edilen gemi sayıları ise 2006 – 2007 yılları hariç ciddi bir sıçrama göstermiştir. Krizin de etkisiyle taşınan yüklerde azalış olmuş ve 2009 yılında söküme giden gemi sayılarında artış, yeni inşalarda azalış yaşanmış ve aradaki makas kapanma eğilimi göstermiştir. 2010 yılında artış göstermesine rağmen filoya katılan yeni inşalar 2011 yılında yeniden azalmış ancak söküme giden gemi sayılarında da düşüş yaşanmıştır.

**Grafik 33**

Dünya Konteyner Sipariş Defteri



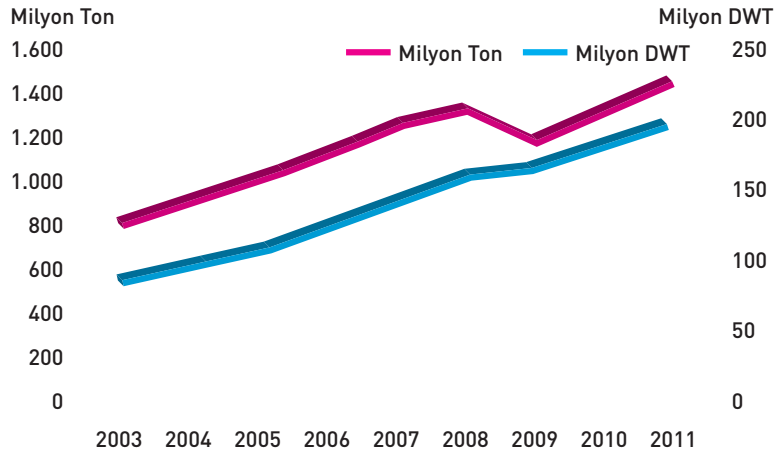
**Kaynak:** ISL

Dünya konteyner sipariş defterinin yer aldığı Grafik-33'e göre; aynı tanker piyasasında olduğu gibi 2008 yılına kadar adet ve DWT bazında sürekli artış yaşanmıştır. Konteyner filosunda krize rağmen yaşanan sürekli artış ve kriz yıllarında daralan endüstriyel ürün ticareti, buna bağlı olarak da navlun fiyatlarının

düşüşü ile beraber konteyner gemisi siparişlerinin de azalmasına neden olmuştur. 2011 yılına gelindiğinde ise siparişlerde yeniden bir canlanma görülmektedir.

**Grafik 34**

Dünya Konteyner Filosu ve Konteynerle Taşınan Yük İlişkisi



**Kaynak:** ISL

Dünya konteyner filosu ve denizyoluyla yapılan konteyner ticareti arasındaki ilişkiyi veren Grafik-34’e bakıldığında; diğer iki piyasada olduğu gibi konteyner filosunun sürekli olarak arttığı, konteyner yüklerinin ticaretine baktığımız zaman ise, 2009 yılına kadar sürekli bir artışın olduğu görülmektedir.

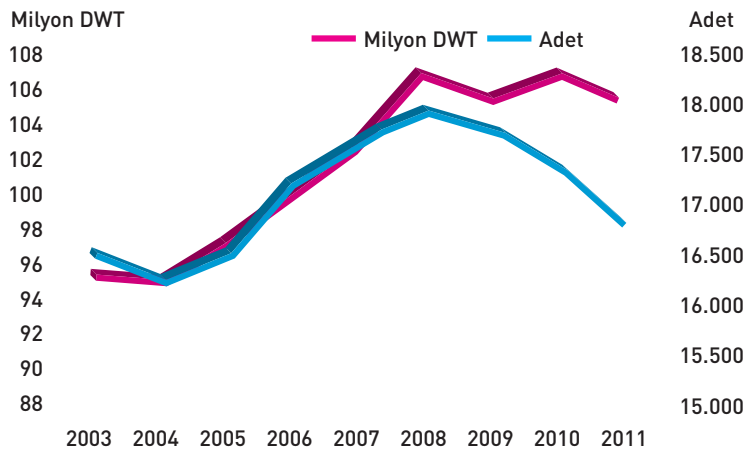
2009 yılında yaşanan krizin etkisiyle talepteki daralma nihai ürünlere olan talebi geriletmiş, 2010 yılına geldiğimizde ise büyüme rakamlarında ve talepte meydana gelen artış yeniden nihai ürün ticaretini canlandırmış ve bu durum kendisini 2011 yılında da göstererek konteyner yüklerinin ticaretini arttırmıştır.

### Dünya Genel Kargo Piyasası

Dünya deniz ticaret filosu kapsamında dünya genel kargo filosunun gelişimini gösteren Grafik-35’e bakıldığında; 2009 yılına kadar sürekli bir artışın olduğu, 2009 yılında söküme giden gemi sayısındaki artışla beraber az da olsa düşüşün yaşandığı, 2010 yılında her ne kadar adet bazında düşüş devam etse de, kapasite bazında artış yaşanarak 2008 yılı seviyesinin üzerine çıktığı görülmektedir. 2011 yılına gelindiğinde ise söküme giden gemi sayısındaki artış özellikle de kendisini adette göstermiş ve dünya genel kargo filosu yeniden düşüş eğilimi göstermiştir.

**Grafik 35**

Dünya Genel Kargo Filosu

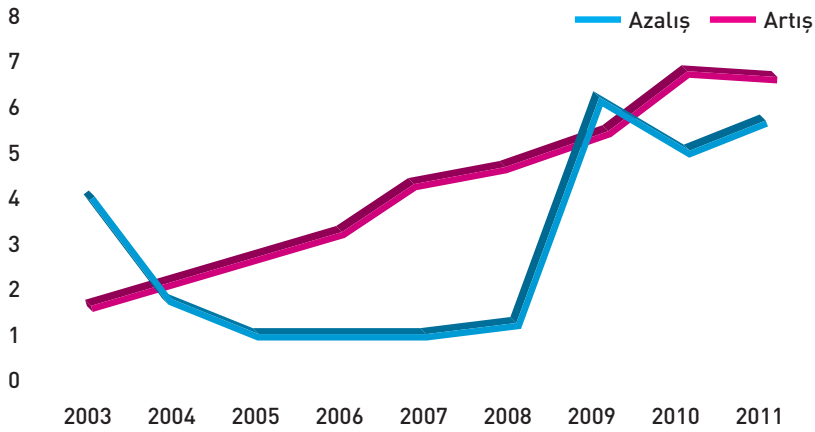


**Kaynak:** ISL

Dünya genel kargo filosu, 2011 yılında adet bazında 2003 yılına göre % 2, DWT bazında % 11, gemi başına düşen ortalama kapasitede % 8 artmıştır. 2003-2011 yılları arasında yıllık ortalama artış olarak adet bazında dünya dökme yük filosu yıllık ortalama binde 3, DWT bazında ise % 1 büyümüştür. Gemi başına düşen ortalama DWT yıllık ortalama % 1 büyümeye kaydetmiştir. 2011 yılında dünya genel kargo filosu, adet bazında dünya deniz ticaret filosunun % 35'ini oluşturmuştur. Toplam taşıma kapasitesi açısından bakıldığında ise, dünya genel kargo filosu toplam dünya deniz ticaret filosunun % 7'sini oluşturmaktadır.

**Grafik 36**

Dünya Genel Kargo Filosundaki Artış ve Azalışlar (Milyon DWT)

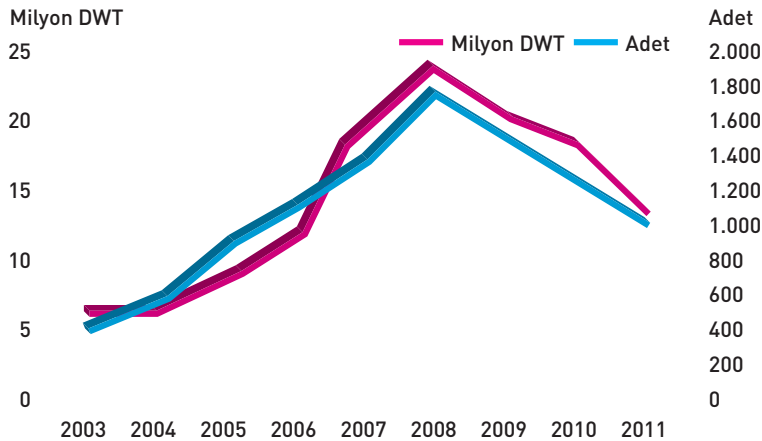


**Kaynak:** ISL

Dünya genel kargo filosunun artış ve azalışlarının yer aldığı Grafik-36'ya bakıldığında; yıllık olarak filoya katılan yeni inşa artışlarının 2011 yılı hariç hiç hız kesmeden devam ettiği, söküme giden gemi sayılarında ise istikrarsızlıkların bulunduğu görülmektedir. 2008 yılına kadar söküme giden gemi sayılarındaki hız azalmış ancak 2009 yılında ciddi bir artış göstermiştir. 2010 yılına gelindiğinde, söküme giden gemi sayıları 2009 yılına göre düşüş yaşamış ancak 2011 yılında yeniden artış yaşanmıştır. 2009-2011 yılları arasında hemen hemen yeni inşalar ve söküme giden gemiler aynı seviyeye ulaşmıştır.

**Grafik 37**

Dünya Genel Kargo Sipariş Defteri



**Kaynak:** ISL

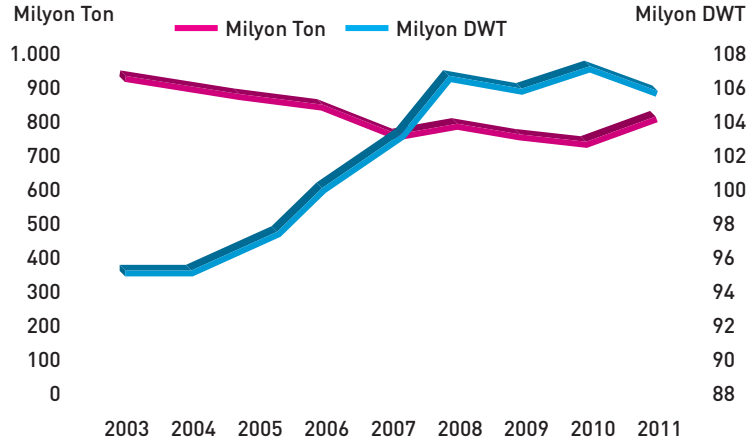
Dünya genel kargo sipariş defterinin gelişiminin yer aldığı Grafik-37'ye bakıldığında; konteyner piyasasındakine benzer bir durum göze çarpmaktadır. Sürekli artan siparişlerin 2008 yılından itibaren düşüşe geçtiği görülmektedir. Dünya genel kargo filusunda çok keskin yükselişler gözlenmese de, kuru yük ticaretindeki daralmalar siparişler üzerinde etkili olmuştur.



Dünya genel kargo filosu ve denizyoluyla yapılan kuru yük ticareti arasındaki ilişkinin yer aldığı Grafik-38’e bakıldığında; 2010 yılına kadar filonun arttığı ancak bunun aksine dünya kuru yük ticaretinin daralmakta olduğu görülmektedir. 2011 yılına gelindiğinde ise tersi bir durumla karşılaşmakta ve dünya genel kargo filosunun düşme eğilimi göstermesine rağmen taşınan yük artış eğilimi göstermiştir.

**Grafik 38**

Dünya Genel Kargo Filosu ve Yük İlişkisi



**Kaynak:** ISL

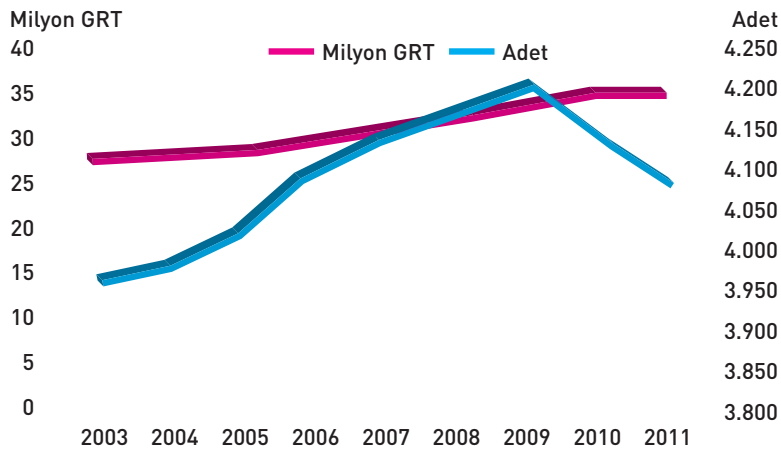
Mevcut sistemden dolayı özellikle genel kargo filosu artmakta ancak, genel kargo gemileriyle taşınan yükler azalmaktadır. Özellikle son yıllarda genel kargo filosundaki gemi sayıları azalırken, kapasite artmaktadır. Ayrıca kuru yük piyasasındaki konteynerleşme giderek artmaktadır.

### Dünya Yolcu Gemisi Piyasası

Dünya yolcu gemisi filosunun gelişimini gösteren Grafik-39’a bakıldığında; yaşanan krizle birlikte özellikle 2009 yılından sonra adet bazında küçük bir düşüş yaşansa da, GRT bazında dünya yolcu gemisi filosu yıllar itibarıyla sürekli artmıştır.

**Grafik 39**

Dünya Yolcu Gemisi Filosu



**Kaynak:** ISL

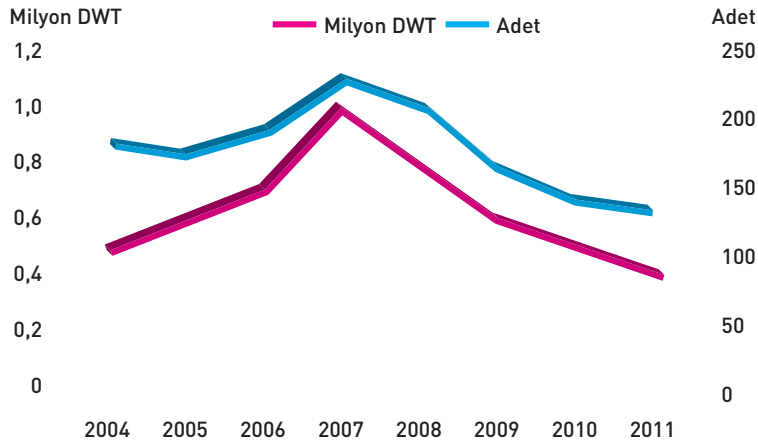
Dünya yolcu gemisi filosu, 2011 yılında adet bazında 2003 yılına göre % 3, GRT bazında % 29 artmıştır. Gemi başına düşen ortalama kapasite ise % 25 artmış, özellikle yüksek kapasiteli kruvaziyer gemilerin filoya katılması, ortalama ve toplam kapasiteyi arttırmıştır. Söz konusu yıllar arasında yıllık ortalama artışlara baktığımız zaman, adet bazında dünya yolcu gemisi filosu yıllık ortalama binde 4 büyümüştür. GRT

bazında ise yıllık ortalama % 3 büyümüşür. Gemi başına düşen ortalama GRT bazında ise yıllık ortalama % 3 büyüme kaydedilmiştir.

2011 yılında dünya yolcu gemisi filosu, adet bazında dünya deniz ticaret filosunun % 8'ini oluşturmuştur. Toplam taşıma kapasitesi (GRT) açısından bakıldığında ise, dünya yolcu gemisi filosu toplam dünya deniz ticaret filosunun % 4'ünü oluşturmuştur.

**Grafik 40**

Toplam Dünya Yolcu Gemisi Sipariş Defteri



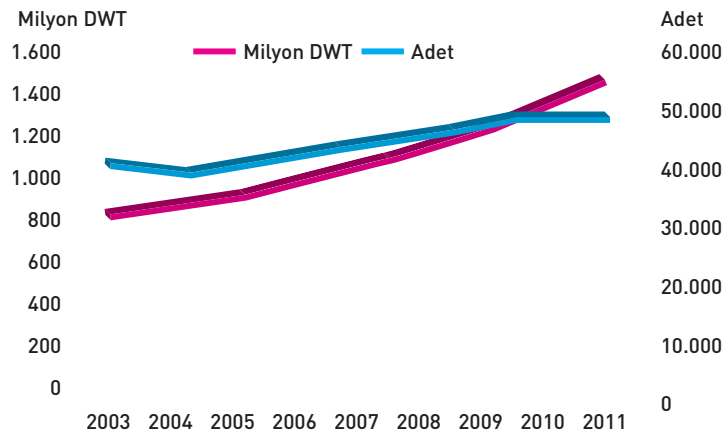
**Kaynak:** ISL

Dünya yolcu gemisi sipariş defteri gelişiminin yer aldığı Grafik-40'a bakıldığında; 2004 yılından 2007 yılına kadar adet ve kapasite bazında artışın gözlemlendiği, 2007 yılından sonra ise, adet ve kapasite bazında sipariş defterinde azalış yaşandığı görülmektedir.

Dünya deniz ticaret filosu gelişiminin yer aldığı Grafik-41'e bakıldığında; dünya deniz ticaret filosunun, hem adet hem de DWT bazında sürekli arttığı, DWT bazındaki artışın adet bazına göre daha büyük olduğu gözlenmektedir.

**Grafik 41**

Dünya Deniz Ticaret Filosu

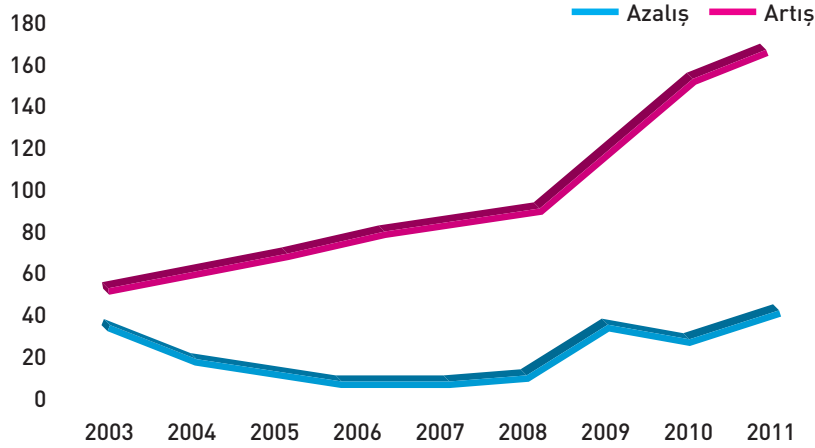


**Kaynak:** ISL

Dünya deniz ticaret filosu 2011 yılında 2003 yılına göre adet bazında %22, DWT bazında %74, gemi başına düşen ortalama kapasite olarak ise %43 artmıştır. Söz konusu yıllar arasında yıllık ortalama artışlara baktığımız zaman, adet bazında dünya deniz ticaret filosu yıllık ortalama % 2, DWT bazında ise, yıllık ortalama % 7 büyümüşür. Gemi başına ortalama DWT bazında ise yıllık ortalama % 5 büyüme kaydedilmiştir.

**Grafik 42**

Dünya Deniz Ticaret Filosundaki Artış ve Azalışlar (Milyon DWT)

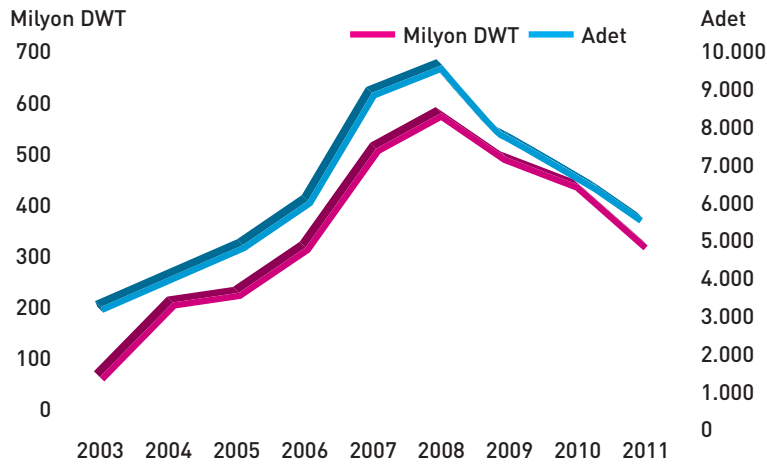


**Kaynak:** ISL

Dünya deniz ticaret filosunun artış ve azalışlarının yer aldığı Grafik-42’ye bakıldığında; aradaki farkın 2003 yılından itibaren giderek açıldığı, 2008 yılına kadar söküme giden gemi sayısındaki artış hızını kestiği ve yeni inşalarla beraber dünya deniz ticaret filosunun sürekli arttığı, 2008 yılından sonra söküme giden gemi sayısındaki artışlar hızlansa da, yeni inşa edilen gemi sayısındaki artış hızının daha yüksek olması nedeniyle aradaki farkı belirgin hale getirdiği gözlenmektedir. Özellikle 2008 yılından sonra filoya yeni ve yüksek tonajlı gemilerin eklenmesi, filonun kapasitesini iyiden iyiye arttırmıştır. 2009 yılında krizin de etkisiyle söküme giden gemi sayısında yaşanan artış yeni inşa sayısındaki artışa bağlı olarak filonun artış hızını düşürememiştir.

**Grafik 43**

Dünya Deniz Ticaret Filosu Sipariş Defteri

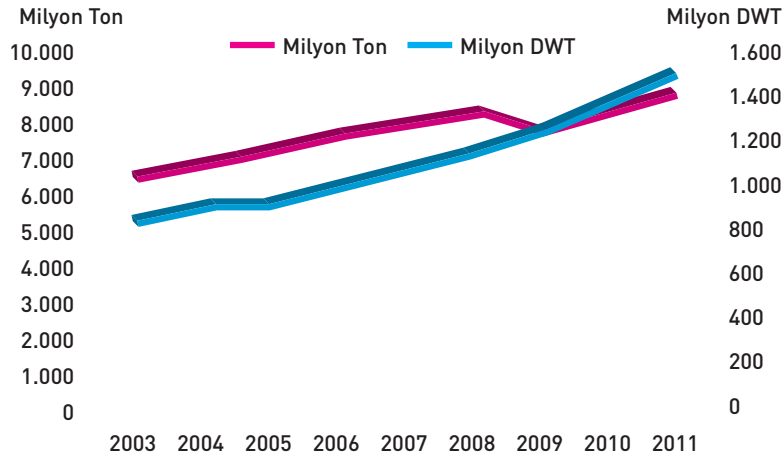


**Kaynak:** ISL

Dünya deniz ticaret filosu sipariş defteri gelişiminin yer aldığı Grafik-43’e bakıldığında; 2009 yılına kadar adet bazında ve DWT bazında sürekli bir artışın gözlemlendiği, 2009 yılında yaşanan krizle birlikte düşen ticaret hacmi ve paralelindeki düşük navlun fiyatlarının da etkisiyle siparişlerin azaldığı ve navlun piyasalarının hala eski seviyelerine yaklaşamamasından dolayı, 2011 yılında da düşüşün devam ettiği görülmektedir.

Grafik 44

Dünya Deniz Ticaret Filosu ve Taşınan Yük İlişkisi



Kaynak: ISL

Dünya deniz ticaret filosu ve denizyoluyla yapılan toplam yük arasındaki ilişkinin gösterildiği Grafik-44'e bakıldığında 2003 - 2011 yılları arasında dünya deniz ticaret filosunun sürekli arttığı, 2009 yılındaki daralma haricinde dünya deniz ticaretinin de arttığı görülmektedir.

2003 - 2011 yılları arasında dünya deniz ticaret filosu ortalama % 7 oranında artarken, dünya deniz ticareti % 4 artmıştır. Yine söz konusu yıllar arasında DWT başına taşınan yük miktarı sürekli azalmıştır. 2003 yılında DWT başına ortalama 7,8 ton yük taşınırken 2011 yılı itibariyle DWT başına ortalama 6,1 ton yük taşınmıştır.



**DTGM**  
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

# 2. BÖLÜM

## TÜRKİYE DENİZ TİCARETİ



# Türkiye Deniz Ticareti ve Ekonomik Gelişmeler

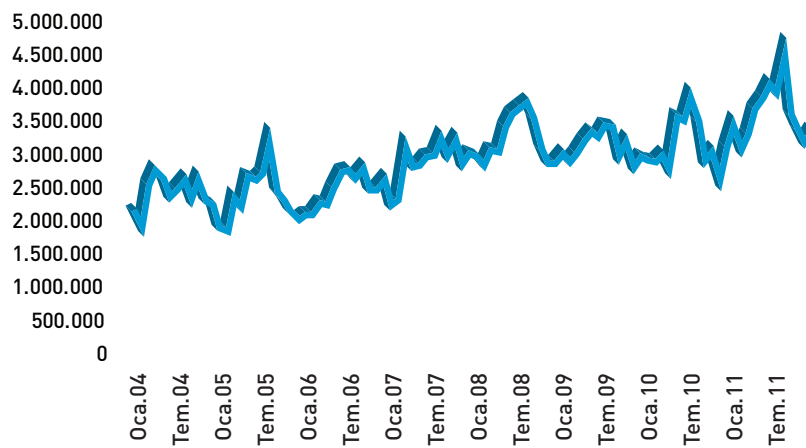
## DENİZYOLUYLA GERÇEKLEŞTİRİLEN İÇ TİCARETİMİZ

### Kabotaj Hattında Elleçlenen Yük

Ülkemiz limanları arasında gerçekleştirilen yük ve yolcu taşımalarının, yalnızca Türk bayraklı gemiler tarafından yapılmasına kabotaj taşımaları denilmektedir.

**Grafik 45**

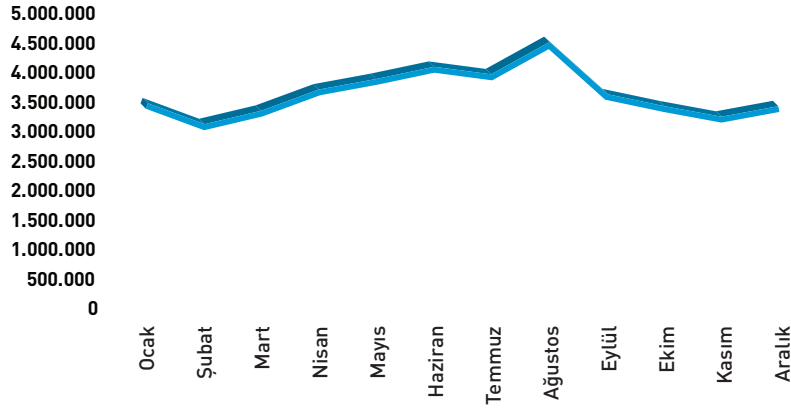
Kabotaj Hattında Ülkemiz Limanlarında Elleçlenen Yük (Ton)



Kabotajda elleçlenen toplam yükün yer aldığı Grafik-45'e bakıldığında 2004 – 2011 yılları arasında artan bir trend gözlenmekte, kabotaj taşımalarının krizden fazla etkilenmeyip çok küçük miktarda bir düşüş yaşandığı görülmektedir. 2011 yılında 2004 yılına göre %49 büyüyen kabotajdaki yük elleçlemelerimiz bu dönemde ortalama yıllık %6 büyümeye kaydetmiştir.

Grafik 46

Kabotaj Hattında Elleçlenen Yükün 2011 Yılı Gelişimi (Ton)



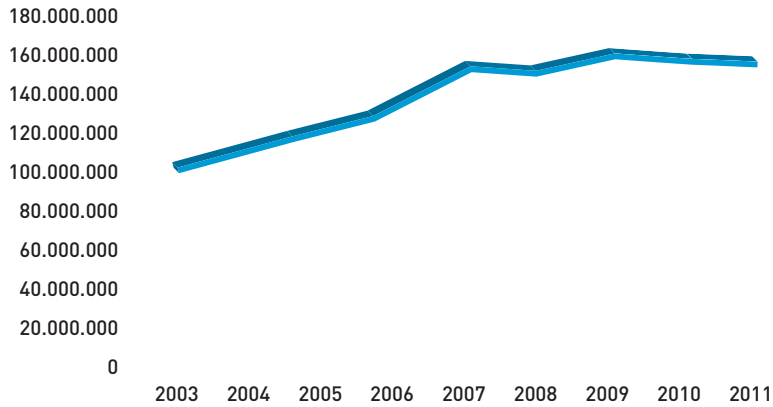
2011 yılı boyunca kabotajda elleçlenen yükün aylık gelişimini gösteren Grafik-46'ya bakıldığında, aylık yük serisi mevsimsel özellikler sergilemekte, birçok ekonomik ve ticari seride olduğu gibi yaz aylarına denk gelen yılın ikinci ve üçüncü çeyreklerinde elleçlenen yük miktarı artış gösterirken, kış aylarına denk gelen birinci ve dördüncü çeyreklerde azalmalar görülmektedir.

#### Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu

Kabotaj yolcu taşımacılığının neredeyse tamamına yakını Marmara Havzası'nda yapılmaktadır. Özellikle boğazlar yolcu taşımacılığında yoğun olarak kullanılmaktadır. Gündüz nüfusun yaklaşık 15 milyonu bulunduğu İstanbul'da taşınan yolcu miktarı her geçen yıl artmaktadır.

Grafik 47

Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Sayısı (Adet)



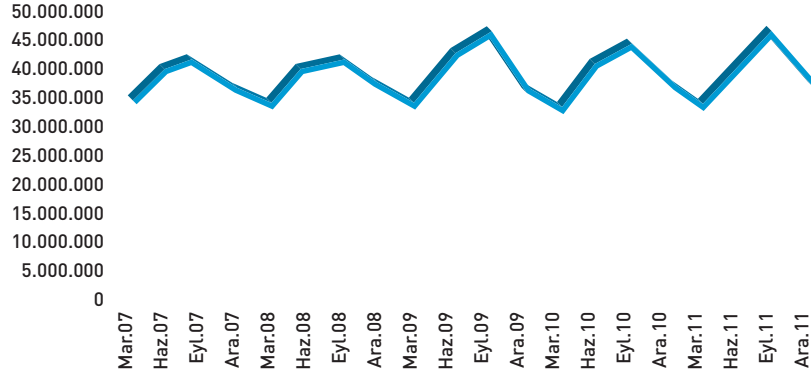
2003 – 2011 yılları arasında kabotajda taşınan yolcu miktarının işlendiği Grafik-47'ye bakıldığında 2010 yılı hariç tüm yıllarda artışın yaşandığı, 2010 yılında ise az da olsa bir düşüşün olduğu görülmektedir. Kabotaj yolcu taşımaları 2003 – 2009 yılları arasında ortalama yıllık %8 büyümüş, 2010 yılında bir önceki yıla göre %3 oranında daralmış ancak yeniden toparlanan taşımalar 2011 yılında bir önceki yıla göre %1 artış kaydetmiştir.

Çoğunluğunu Marmara Havzası'nın ve özellikle de İstanbul'un oluşturduğu kabotaj yolcu taşımalarında, bölge belediyesinin taşıma modlarında yaptığı değişiklikler ve yaşanan olumsuz hava şartları kabotaj yolcu taşımalarını bir miktar aşağı çekmiştir.



**Grafik 48**

Çeyrekler İtibariyle Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Sayısı (Adet)



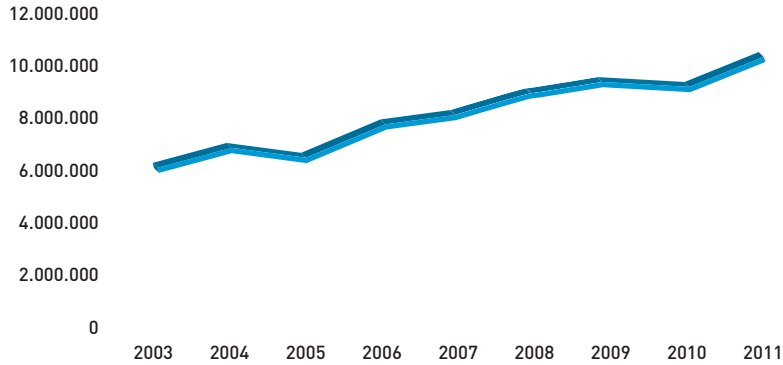
Son beş yılın çeyrekler itibariyle değerlendirildiği Grafik-48'e bakıldığında; mevsimsellik yoğun olarak göze çarpmakta, taşınan yolcu sayılarının ilkbahar ve yaz aylarında arttığı, aksine sonbahar ve kış aylarında azaldığı görülmektedir. Bu durumun oluşmasında kış aylarında hava muhalefetinden kaynaklı sefer iptallerinin ve aksamaların olması, aynı zamanda yaz aylarında da turistik gezi amaçlı seferlerde artışın olması önemli rol oynamaktadır.

#### Kabotaj Hattında Taşınan Araç

Yurtdışı kaynaklı olan ve yurtdışı talep azalışına neden olan küresel kriz, deniz taşımacılığı anlamında yurtiçi dinamikleri pek fazla etkilememiştir.

**Grafik 49**

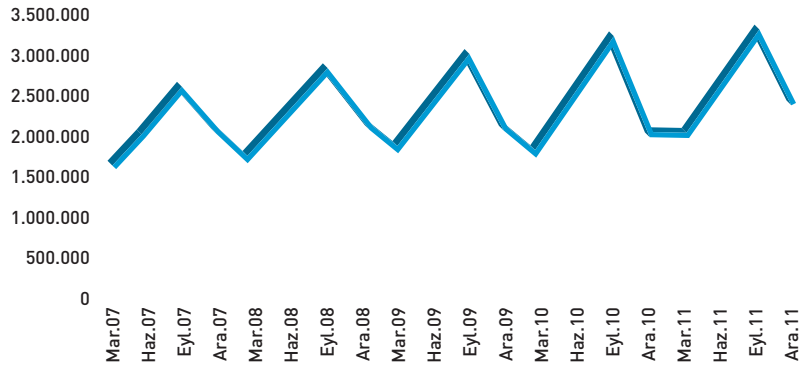
Kabotaj Hattında Taşınan Araç Sayısı (Adet)



Kabotaj hattında taşınan araç sayısının gelişiminin yer aldığı Grafik-49'a bakıldığında; yıllar itibariyle sürekli artışın olduğu göze çarpmakta, diğer kabotaj taşımacılıklarında olduğu gibi, araç taşımacılıklarının da krizden pek fazla etkilenmediği görülmektedir. Özellikle 2011 yılında büyük bir sıçrama yaşayan araç taşımacılığı bir önceki yıla göre % 11 artış kaydetmiştir.

**Grafik 50**

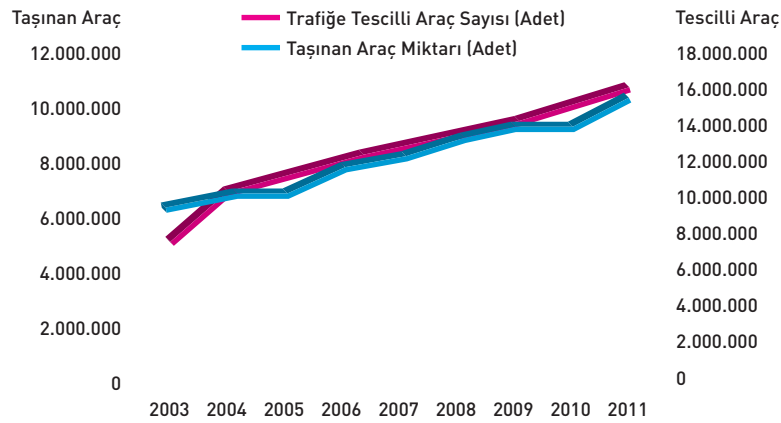
Çeyrekler İtibariyle Kabotaj Hattında Taşınan Araç Sayısı (Adet)



Kabotaj hattında taşınan araç sayısının çeyrekler itibariyle gelişiminin yer aldığı Grafik-50'ye bakıldığında; ciddi bir mevsimsellik etkisinin olduğu göze çarpmakta, ilkbahar ve yaz aylarında artan araç taşımalarının, sonbahar ve kış aylarında düştüğü ve ayrıca bir bant doğrultusunda sürekli arttığı görülmektedir.

**Grafik 51**

Kabotaj Hattında Taşınan Araç Sayısı ve Trafiğe Tescilli Kara Taşıtı



**Kaynak:** TÜİK/DTGM

Kabotajda taşınan araç sayıları ile yine trafiğe tescil ettirilen toplam araç sayısının verildiği Grafik-51'e bakıldığında her iki serinin de aynı yönde birlikte hareket ettiği görülmektedir.

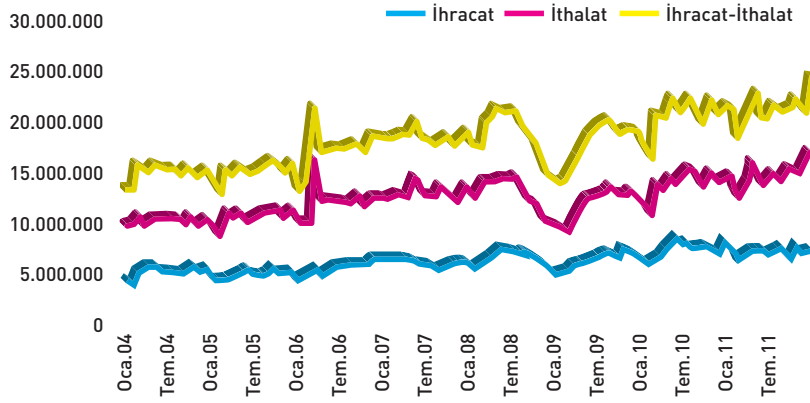
Her yıl trafiğe çıkan araç sayısı arttıkça, kabotajda taşınan araç sayısı da artmakta, her iki seri de birlikte hareket etmekte ve paralel bir artış göstermektedir. Kriz yılları da dahil güçlü seyreden talep araç sayısında azalışa neden olmamış ve böylece kabotajda taşınan araç sayısı da sürekli olarak artmıştır.

## DENİZYOLUYLA GERÇEKLEŞTİRİLEN DIŞ TİCARETİMİZ

İthalat ve ihracat miktarları gelişiminin yer aldığı Grafik-52'ye bakıldığında; denizyoluyla yapılan dış ticarete genel olarak ithalat yönü olduğu için, ithalat serisine benzer bir eğilimin sergilendiği görülmektedir. Bu yıllar arasında ihracat ve ithalatta aynı yönde ve yüksek benzerlikte bir eğilim görülmektedir.

**Grafik 52**

Denizyoluyla Gerçekleştirilen İthalat ve İhracat Taşımaları (Ton)

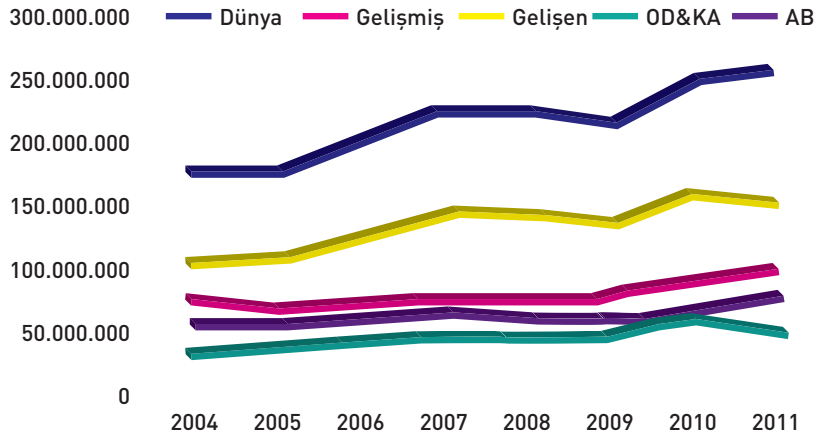


Yine kriz yıllarına kadar kesintisiz artan dış ticaret hacmimiz, özellikle ithalattaki daralmalarla 2009 yılında bir miktar azalmış, 2009 yılının ortalarından itibaren yeniden yükselişe geçen dış ticaret hacmimiz, 2010 yılında kriz öncesi seviyeleri aşmıştır.

Grafikten de görülebileceği gibi küresel krizin etkileri ülkemiz dış ticaretinde kendisini belli etmekle birlikte dünya ölçeğinden daha az etki yapmıştır.

**Grafik 53**

Ülke Gruplarına Göre Denizyoluyla Toplam Dış Ticaretimiz (Ton)



İthalat ve ihracat yaptığımız ülke gruplarının verildiği Grafik-53'e bakıldığında; 2009 yılına kadar sürekli büyümenin gerçekleştiği dikkat çekmekte, 2010 yılında özellikle gelişmekte olan ülkelerle yapılan ticarete, 2011 yılında ise gelişmiş ülkelerle yapılan ticarete artış gözlenmektedir.

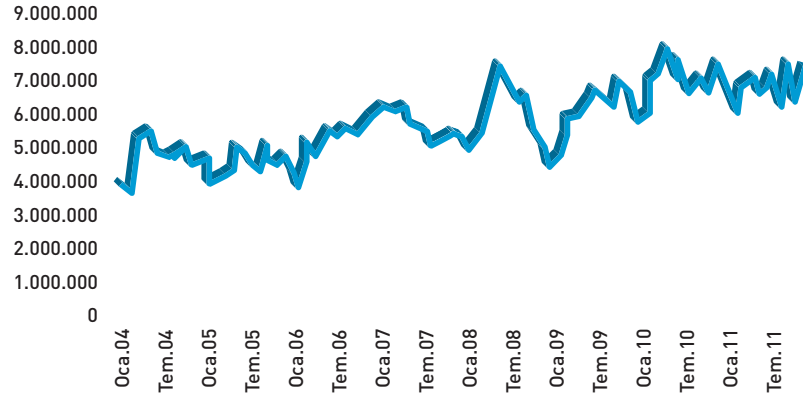
2009 yılındaki dış ticaretimiz, tüm ülke grupları bazında düşüş göstermiş, 2010 yılında ise tüm ülke gruplarıyla yapılan dış ticaret artmış, krizden çıkış sürecinde ülke grupları içerisinde, gelişmiş ülkeler ile Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerindeki oransal artış göze çarpmaktadır.

### Denizyoluyla Yapılan İhracatımız

Limanlarımızda yüklemesi yapılan toplam ihracat miktarının yer aldığı Grafik 54'e bakıldığında; ihracatın genel olarak dalgalı bir seyir izlese de krizle birlikte bir düşüşün yaşandığı, 2010 yılında kriz öncesi rakamların yeniden yakalandığı gözlenmektedir. 2010 yılından itibaren ise ihracat taşımalarının bir banda oturduğu ve belirli bir ortalama etrafında salındığı görülmektedir.

Grafik 54

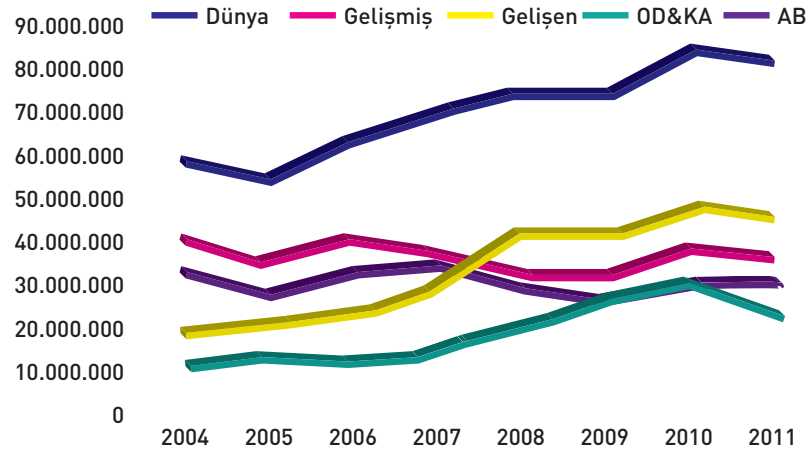
Toplam Yük Elleçlemelerimiz İçerisinde İhracatımız (Ton)



2004 – 2011 yılları arasında ihracatımız yıllık ortalama % 5 artmıştır. 2009 yılındaki mütevazı büyümesinin ardından güçlü baz etkisiyle 2010 yılında %14'lük bir artış gerçekleştiren ihracat taşımaları 2011 yılında bir önceki yıla göre % 3 daralmıştır.

Grafik 55

Ülke Gruplarına Göre Denizyolu İhracatımız (Ton)



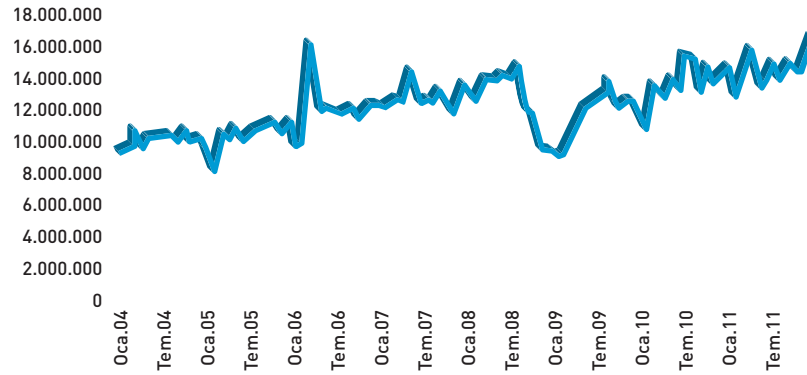
İhracat yaptığımız ülke gruplarının verildiği Grafik-55'e bakıldığında; 2005 yılındaki düşüş haricinde çeşitli oranlarda büyüme hızına sahip olsa da 2011 yılına kadar dünyaya yaptığımız ihracat sürekli artmıştır. Son yıllarda ihracat yaptığımız pazarları çeşitlendirmemiz dolayısıyla ihracatı belirli bir seviyede tutma imkanı sağlanmıştır. 2011 yılına gelindiğinde ise özellikle gelişmiş ülkeler ile Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerine olan ihracatımızın azalmış olması dünya ölçeğinde yapmış olduğumuz ihracatımızın bir önceki yıla göre azalmasına neden olmuştur.

#### Denizyoluyla Yapılan İthalatımız

Limanlarımızda boşaltması yapılan ithalat yük miktarının yer aldığı Grafik-56'ya bakıldığında; 2004 – 2010 yılları arasında dalgalı bir seyir izlendiği, 2008 yılına kadar sürekli artan ithalat taşımalarının krizden dolayı düşüşe geçerek 2008 – 2009 yılları boyunca daraldığı, 2010 yılında ise ciddi bir artışla 2008 ve 2009 yıllarındaki düşüşlerin telafi edilerek, kriz öncesi seviyelerin üzerine çıktığı görülmektedir. 2011 yılına gelindiğinde ise ithalat taşımaları 2004 yılından beri trendi takip etmiş ve en yüksek değerine ulaşmıştır.

**Grafik 56**

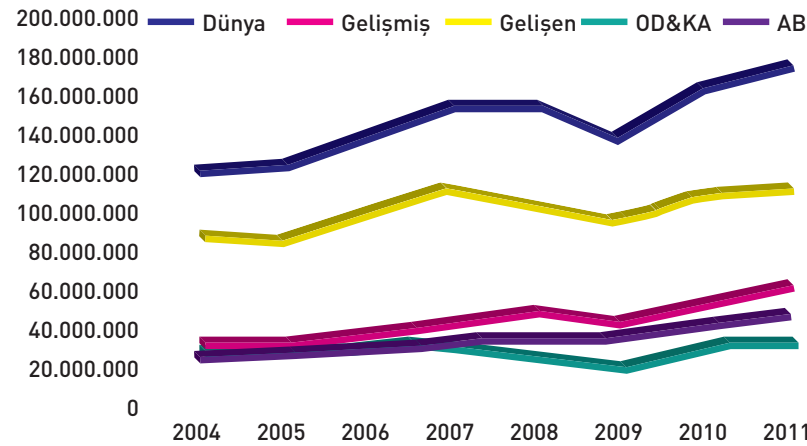
Limanlarımızda Boşaltması Yapılan İthalat Miktarları (Ton)



2004 – 2011 yılları arasında ithalat taşımalarımız yıllık ortalama % 6 büyümüştür. 2009 yılında bir önceki yıla göre % 8 daralan ithalat taşımalarımız baz etkisiyle birlikte 2010 yılında % 16 büyüyerek daralmayı telafi etmiş, 2011 yılında ise bir önceki yıla göre % 7 büyüyerek ithalat – ihracat arasındaki fark iyice açılmıştır.

**Grafik 57**

Ülke Gruplarına Göre Denizyolu İthalatımız (Ton)



Ülke gruplarına göre denizyolu ithalatının yer aldığı Grafik-57’ye bakıldığında; 2007 yılından itibaren özellikle gelişmekte olan ülkelere yapılan ithalatın azaldığı, Avrupa Birliği ülkelerinden yapılan ithalatın ise toplam ithalatımız içinde az bir yer kapladığı, buna karşın 2004 – 2011 yılları arasında düşüş yaşanmadığı görülmektedir.

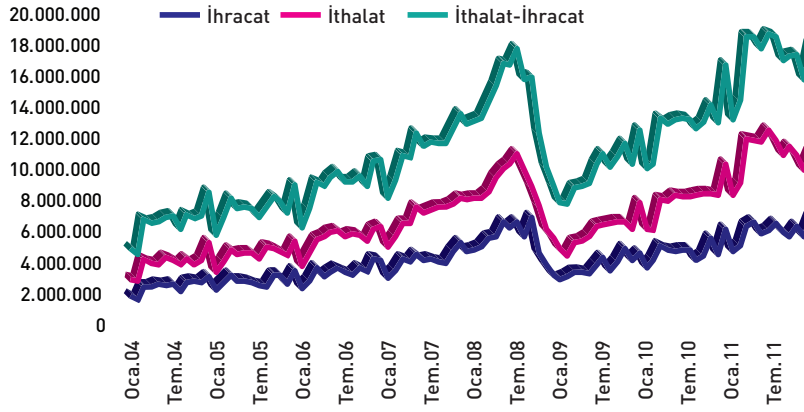
Gelişmekte olan ülkelerin ithalat taşımalarımıza yön veriyor olmasına rağmen 2011 yılında özellikle gelişmiş ülkelerle Avrupa Birliği ülkelerinden yapılan ithalatın oransal olarak artması toplam ithalatımızı yukarı çekmiştir. 2011 yılı içerisinde gelişmekte olan ülkelerin ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerinin ithalata desteği sınırlı kalmıştır.

#### Denizyoluyla Taşınması Yapılan Dış Ticaretin Parasal Değeri

Denizyoluyla taşınması yapılan dış ticaretin parasal değerlerinin yer aldığı Grafik-58’e bakıldığında; ithalat, ihracat ve toplam ithalat – ihracat değerleri, ton bazındaki yük elleçlemelerinde olduğu gibi, krize kadar artan bir seyir izlemiştir.

**Grafik 58**

Denizyoluyla Taşınması Yapılan Dış Ticaretin Parasal Değerleri (Bin \$)

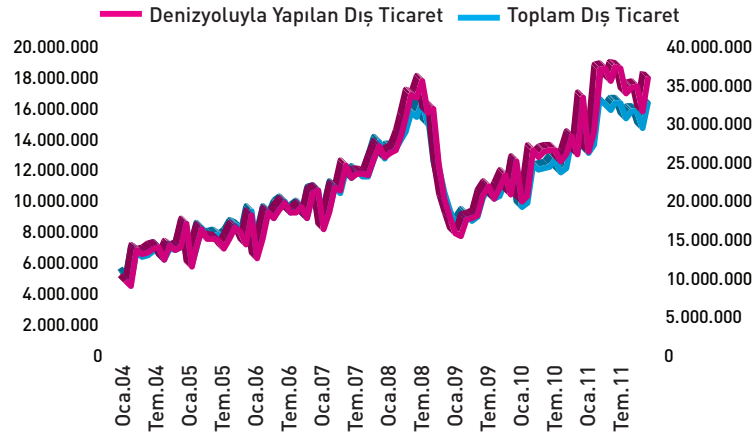


**Kaynak:** TÜİK

Denizyoluyla taşınması yapılan dış ticaretin ton bazındaki artışı yataya yakınken, parasal değerlerdeki artış daha dikkat çekicidir. 2006 yılından sonra kurlardaki düşüş, özellikle ithalat taşımalarımızın parasal değerinin daha belirgin olmasına neden olmuş, krizle düşen değerler, 2009'un ortalarından itibaren tekrar yükselişe geçmiştir. 2011 yılı itibariyle denizyoluyla yapılan dış ticarete kriz öncesi değerler yakalanmış ve geçilmiştir.

**Grafik 59**

Toplam Dış Ticaret ve Denizyoluyla Taşınması Yapılan Dış Ticaret (Bin \$)



**Kaynak:** TÜİK

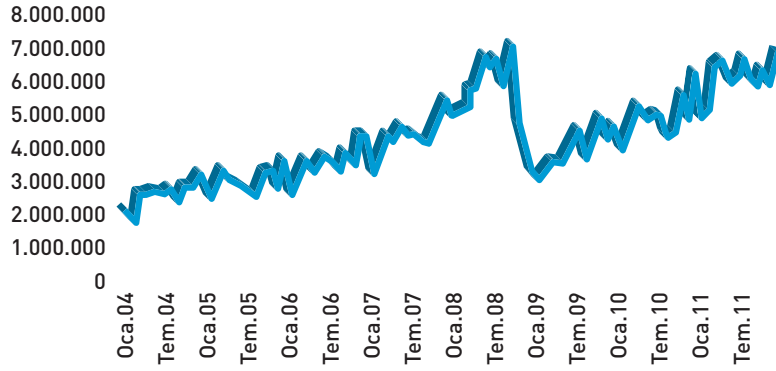
Parasal değerlerden devam ettiğimizde, toplam dış ticaret ve denizyoluyla taşınması yapılan dış ticaretin parasal değerlerinin birlikte görüldüğü Grafik-59'a bakıldığında; serilerin aynı yönde birlikte hareket ettiği görülmektedir. Parasal olarak toplam dış ticaretimizin yaklaşık yarısının denizyoluyla yapılmasından dolayı 2004 - 2011 yılları arasında toplam dış ticaret taşımalarımıza denizyoluyla yapılan dış ticaret taşımaları yön vermektedir. Özellikle 2010 yılında artan talep ve yüksek büyümeyle, dış ticaret rakamlarımız hızlı bir artış sergilemiş, 2011 yılında ise en yüksek değerine ulaşmıştır. Ülkemiz Denizciliği krizin yaralarını hızla sarmayı bilmiş, eski yükseliş trendini derhal yakalamıştır.

### Denizyoluyla Taşınması Yapılan İhracatın Parasal Değeri

Denizyoluyla taşınması yapılan ihracatın parasal değerinin yer aldığı Grafik-60'a bakıldığında; krize kadar artan bir seyir izleyen serinin, krizle birlikte daraldığı, 2009 başında ise ciddi bir daralma yaşandığı, yeni pazarların devreye sokulması ve dünya genelinde artan talebe paralel olarak, 2009'un başından sonra hızla artışa geçtiği ve dalgalı seyrini sürdürdüğü görülmektedir.

**Grafik 60**

Denizyoluyla Taşınması Yapılan İhracatın Parasal Değeri (Bin \$)

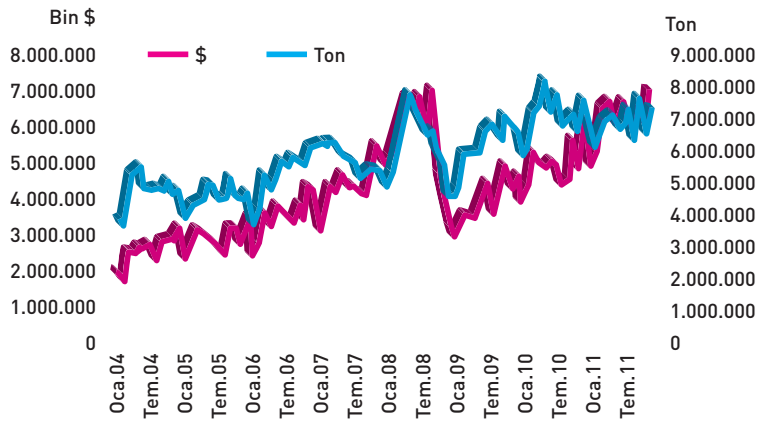


**Kaynak:** TÜİK

Denizyoluyla taşınması yapılan ihracat miktarının (ton) ve parasal (\$) değerlerinin birlikte verildiği Grafik-61'e bakıldığında; her iki serinin de birlikte hareket ettiği göze çarpmakta, grafikten de görüldüğü üzere, ihracat taşımalarındaki dalgalanmalara parasal değerler daha büyük tepki vermektedir. 2007 yılı Kasım – Aralık aylarından başlamak üzere, 2009 yılı başlarına kadar ihracatın parasal değeri, denizyoluyla taşınan ton bazındaki ihracata yetişmiş ve onu geçmiştir.

**Grafik 61**

Denizyoluyla Taşınması Yapılan İhracatın Miktar ve Değer Karşılaştırması

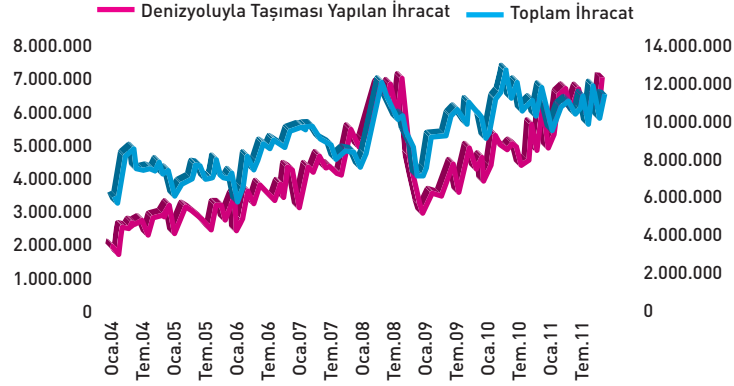


**Kaynak:** TÜİK/DTGM

Söz konusu dönemde, Euro'nun artışı, Euro/Dolar paritesinin artışı ve emtia fiyatları artışının etkili olduğu düşünülmekte, 2008 Kasım ayında paritenin ve emtia fiyatlarının keskin düşüşünün, parasal değerleri de hızlı bir şekilde aşağı çektiği görülmektedir.

**Grafik 62**

Toplam İhracat ve Denizyoluyla Taşınması Yapılan İhracat (Bin \$)



**Kaynak:** TÜİK

Toplam ihracat ve denizyoluyla taşınması yapılan ihracatın parasal değerlerinin birlikte verildiği Grafik-62'ye bakıldığında; aynı şekilde toplam ihracata denizyoluyla yapılan ihracatın yön verdiği görülmekte, her iki seri de aynı yönde ve aynı anda hareket etmektedir. 2011 yılı itibariyle parasal anlamda toplam ihracatın % 55'i denizyoluyla yapılmıştır. 2012 – 2014 Orta Vadeli Program'a göre 2012 yılı ihracat beklentimiz 148,5 milyar Dolar'dır.

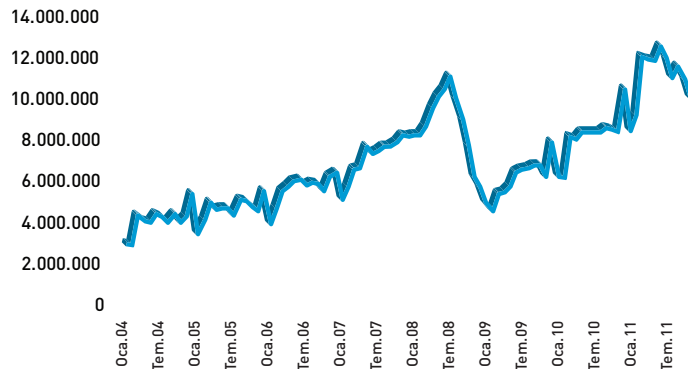
2008 Kasım ayından sonra yaşanan keskin düşüş, denizyoluyla yapılan ihracatın parasal değerinde de göze çarpmakta, kurlardaki toparlanmayla birlikte, parasal değerlerdeki toparlanmanın da kısa sürdüğü ve yeniden ton bazındaki ihracat taşımalarına paralel hareketini sürdürdüğü görülmektedir.

### Denizyoluyla Taşınması Yapılan İthalatın Parasal Değeri

2004 – 2011 yılları arasındaki ithalat taşımalarımızın parasal (\$) değerinin yer aldığı Grafik-63'e bakıldığında; krize kadar artan seri kriz yıllarındaki daralmaya paralel olarak düşüş göstermiş, ancak çabuk toparlanan büyüme ve talebin de etkisiyle, 2009'un başından itibaren hızlı bir artışa geçen ithalat rakamları, kriz öncesi rakamları yakalamış, 2009'dan sonra 2006 – 2008 arası döneme göre daha keskin bir artış göstermiştir.

**Grafik 63**

Denizyoluyla Taşınması Yapılan İthalatın Parasal Değeri (Bin \$)



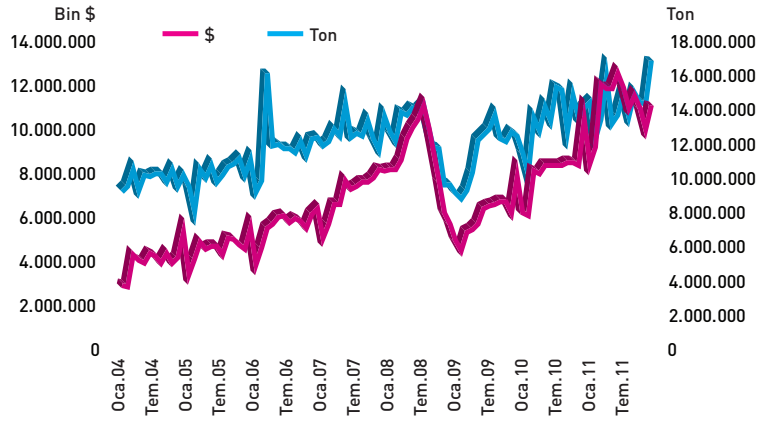
**Kaynak:** TÜİK

2009 yılında kriz sebebiyle yaşanan daralma, öncelikle kendisini ithalatta göstermiş, özellikle 2009 yılı başlarında düşen ithalat taşımalarımıza paralel olarak Dolar kurunda yaşanan düşüş, ithalat taşımalarımızın parasal değerini de düşürmüştür.



**Grafik 64**

Denizyoluyla Taşınması Yapılan İthalatın Miktarı ve Değeri

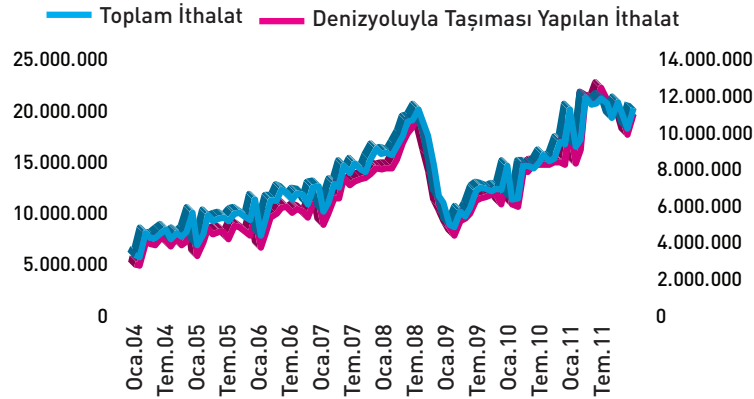


**Kaynak:** TÜİK/DTGM

Denizyoluyla yapılan ihracatın parasal (\$) değerlerinde olduğu gibi denizyoluyla yapılan ithalatın parasal değerleri de, Grafik-64’te görüldüğü üzere oluşan fiyatlardan etkilenecek daha fazla tepki vermiş, krize kadarki süreçte artan fiyatlarla birlikte, parasal değerler taşınan yüke göre daha hızlı artmıştır. Krizle birlikte düşen fiyatlar, bu kez de ters yönde yük taşımalarına göre daha hızlı düşmüş, 2010 yılından itibaren fiyatların yeniden artması, denizyoluyla ithalatın parasal değerini de arttırmıştır. Ayrıca, ithalat taşımalarının ton bazındaki değerleri ve parasal değerleri arasındaki farkların açılıp kapanmasında, emtia fiyatları, genel fiyatlar düzeyi ve döviz kurlarındaki değişiklikler etkili olmaktadır.

**Grafik 65**

Toplam İthalat ve Denizyoluyla Taşınması Yapılan İthalat (Bin \$)



**Kaynak:** TÜİK

Grafik-65’e göre; ihracat serisinde olduğu gibi, ithalat serisinde de toplam ithalat ve denizyoluyla yapılan ithalatın aynı yönde hareket ettiği görülmekte, denizyoluyla yapılan ithalat ve toplam ithalat rakamlarımızın artış oranlarının birbirine çok yakınsadığı dikkat çekmektedir. 2011 yılı itibariyle parasal anlamda toplam ithalatın %55’i denizyoluyla yapılmıştır. Denizyoluyla yapılan ihracatın parasal değeri, toplam ihracatın parasal değerinin ortalama % 50’si iken, denizyoluyla yapılan ithalatın parasal değeri, toplam ithalatın parasal değerinin ortalama %55’idir.

### DENİZYOLUYLA GERÇEKLEŞTİRİLEN DIŞ TİCARET KAPSAMINDA KONTEYNER TAŞIMALARI

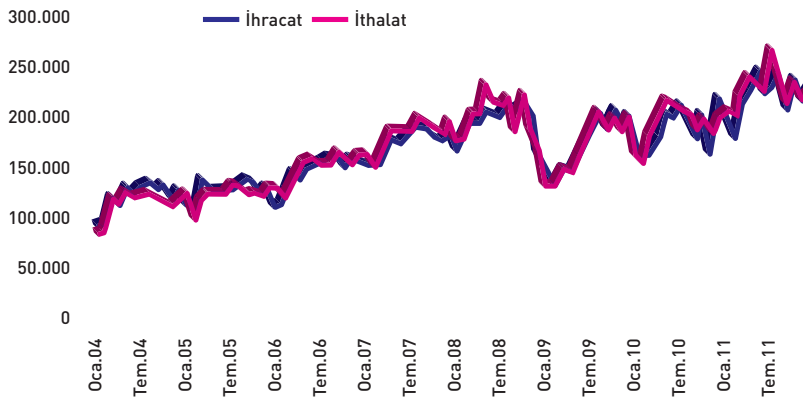
Konteyner, yüklerin çeşitli sebeplerden ötürü zarar görmesini engellemek adına uluslararası kabul görmüş standartlarda üretilen taşıma kaplarıdır. Bu tarz kaplarla yük taşımacılığı yapan gemilere ise konteyner gemileri denilmektedir.

Çeşitli konteyner tipleri her türlü yükü taşımaya uygun olsa da, özellikle kuru yük taşımacılığında ve endüstriyel ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Düzenli seferler dahilinde çalışmaları, hızlı ve güvenli yükleme boşaltma elastikiyeti, birden fazla türde yükün aynı anda taşınabilmesi, konteyner taşımacılığını diğer taşıma türlerinden farklılaştırmaktadır.

İntermodal taşımacılığa cevap veren konteyner taşımacılığı, kapıdan kapıya taşımacılığın en açıklayıcı örneklerinden birisidir. Sağladığı avantajlar dahilinde konteyner taşımacılığı sürekli gelişmektedir.

**Grafik 66**

Konteyner İthalat – İhracatı (TEU)

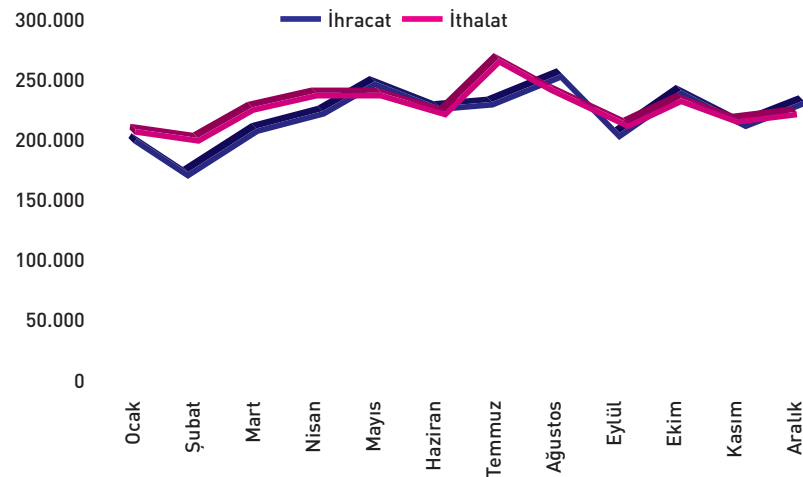


Toplam konteyner ithalat – ihracat taşımalarımızın birlikte verildiği Grafik-66'ya bakıldığında; 2004 – 2011 yılları arasında konteyner ihracat ve ithalat taşımalarımız toplam konteyner taşımalarımızı hemen hemen aynı seviyede etkilemiştir.

Konteyner ithalatındaki düşüş, toplam konteyner taşımalarını biraz daha fazla etkilemiş ancak 2009 yılından sonra toparlanan konteyner ithalat – ihracatı 2011 yılında güçlü bir sıçrama yaşamıştır. 2011 yılında bir önceki yıla göre adet bazında % 16, TEU bazında % 17 artış kaydeden konteyner ithalat – ihracatı, 2004 yılından günümüze yıllık ortalama olarak hem adet hem TEU bazında % 10'luk büyüme göstermiştir.

**Grafik 67**

Konteyner İthalat – İhracatının 2011 Yılı Gelişimi (TEU)



2011 yılının aylık bazdaki konteyner ithalat – ihracat rakamlarının yer aldığı Grafik-67'ye bakıldığında; hem ithalatta hem de ihracatta yaz aylarında artış, kış aylarında nispeten düşüş yaşanmış, aydan aya dalgalı bir seyir izlemiştir.

Özellikle yılın ikinci yarısından itibaren kurlardaki artış konteyner ihracatının kış aylarında dahi yaz aylarına yakın olmasını tetiklemiş ve konteyner ithalatında gözlenen kış aylarındaki düşüşü telafi etmiştir.

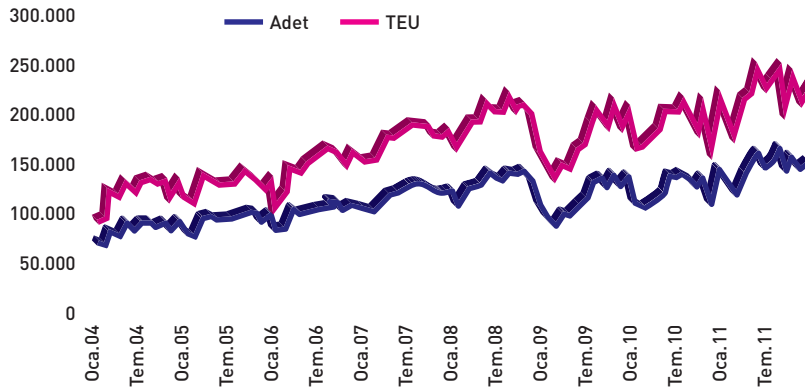
Aynı zamanda yüksek büyüme ve yüksek talep kış aylarında dahi konteyner ithalat – ihracatının önceki yıllar ortalamasının üzerinde seyretmesini sağlamıştır. Daha çok endüstriyel ürünlerin taşınmasından dolayı konteyner taşımaları, yurtiçi ve yurtdışı talep koşullarına oldukça duyarlı olmaktadır.

### Konteyner İhracatımız

2004 – 2011 yılları arasında konteyner ihracatımızın adet ve TEU bazındaki gelişiminin yer aldığı Grafik-68’e bakıldığında; yıllar itibariyle artış göze çarpmakta, 2008 yılının ortalarından 2009’un başına kadar keskin bir düşüş yaşansa da, ortalama olarak söz konusu yıllar arasında artış görülmektedir.

**Grafik 68**

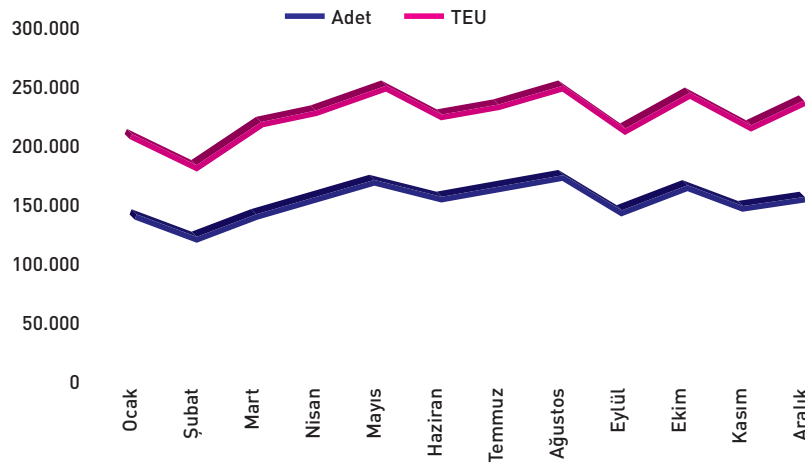
Konteyner İhracatı



2008 yılının ortalarında başlayıp 2009 yılında şiddetlenen ekonomik kriz, yurtdışı talebi daraltmış ve bu durum söz konusu yıllar arasında konteyner ihracatımıza yansımıştır. Özellikle 2011 yılında konteyner ihracatında büyük bir artış yaşanmış ve bir önceki yıla göre konteyner ihracatı adet bazında % 15, TEU bazında ise % 17 artış kaydetmiştir. Bununla birlikte konteyner ihracatımız, 2004 yılından 2011 yılına kadar adet bazında yıllık ortalama %8, TEU bazında yıllık ortalama % 9 büyümüştür.

**Grafik 69**

Konteyner İhracatının 2011 Yılı Gelişimi



Grafik-69’dan yararlanarak, 2011 yılı boyunca gerçekleştirilen konteyner ihracatımıza baktığımız zaman, diğer taşıma türlerinde olduğu gibi yaz aylarında yüksek, kış aylarında ise nispeten düşük taşıma rakamları göze çarpmaktadır.

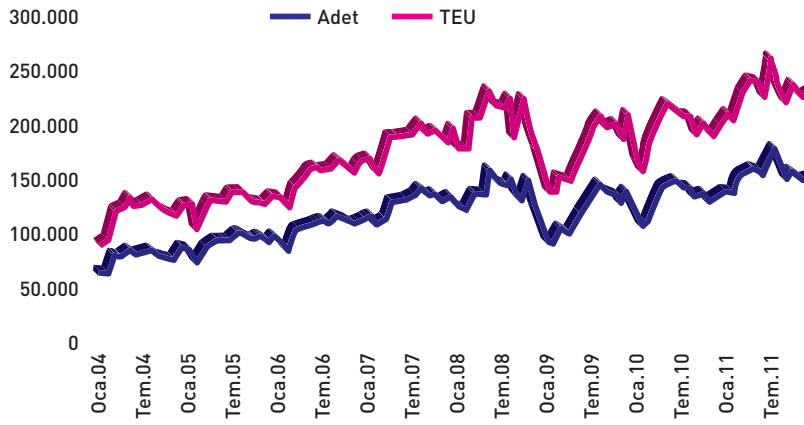
Mevsimsel hareketlerin yaşanması ile birlikte konteyner ihracatının kur değişimleriyle de paralel hareket ettiği gözükmemektedir. Özellikle Euro/TL kurunda yaşanan artışlar konteyner ihracatı üzerinde yaz aylarından sonra da kendisini göstermiştir.

### Konteyner İthalatımız

Konteyner ithalat rakamlarımız da konteyner ihracat rakamlarımızda olduğu gibi Grafik-70'de görüldüğü üzere 2004 – 2011 yılları arasında ortalama olarak artmış, 2008 sonlarına kadar sürekli artan konteyner ithalatı, 2008 sonu ve 2009 başında diğer taşıma türlerinde olduğu gibi keskin bir düşüş yaşamıştır.

**Grafik 70**

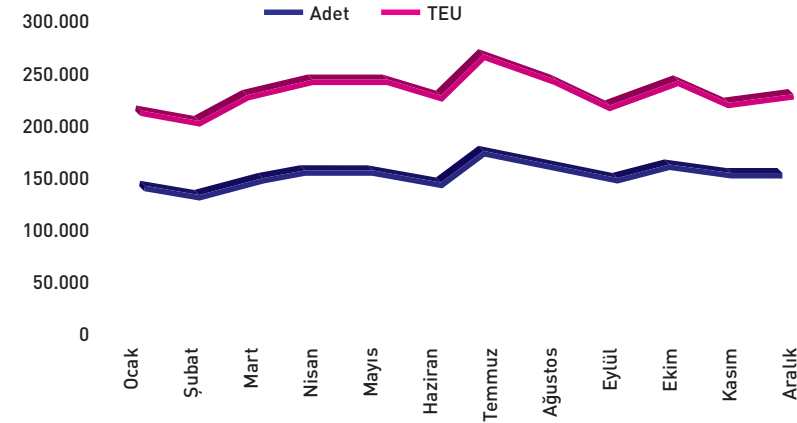
Konteyner İthalatı



2009 yılı ortalarından itibaren toparlanmaya başlayan konteyner ithalatımız, 2011 yılında kriz öncesi rakamlara ulaşmayı başarmıştır. 2004 – 2011 yılları arasında hem adet hem de TEU bazında yıllık ortalama % 11 büyümüştür.

**Grafik 71**

Konteyner İthalatının 2011 Yılı Gelişimi



Grafik-71'den yararlanarak 2011 yılı boyunca gerçekleşen konteyner ithalatımıza baktığımız zaman, seri genel mevsimsel seyrini sürdürmüş, yılın başlarında düşen konteyner ithalatımız, yaz aylarındaki kazanımlarla toparlanmış ve kriz öncesi seyrini yakalamıştır.

İç talebin güçlü olması ve kredi genişlemelerinin 2011 yılı konteyner ithalatını güçlü tuttuğu düşünülmektedir. 2011 yılı konteyner ithalatımız, bir önceki yıla göre adet bazında %16, TEU bazında ise %18 artış göstermiştir. 2011 yılı sonunda konteyner ithalatımız kriz öncesi rakamlara ulaşmış ve hatta geçmeyi başarmıştır.

### Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu

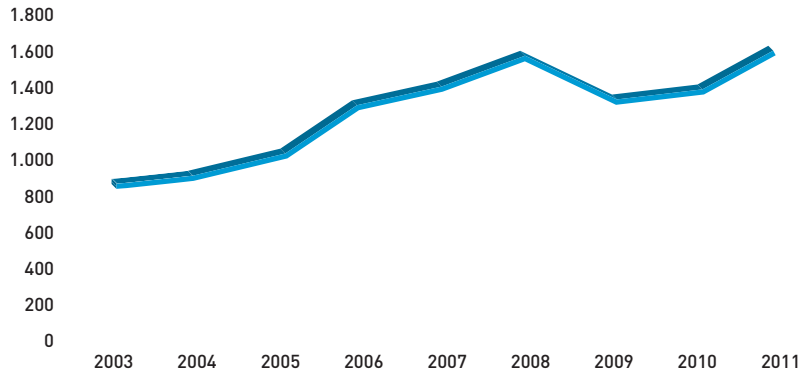
Kruvaziyer gemi; seyahati programlanmış, derin sularda iki gün ve daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemidir. Kruvaziyer turizmi, deniz temelli turizm kategorisi içinde yer almaktadır.

Kruvaziyelerde, gemi içinde düzenlenen çeşitli aktiviteler dışında, liman ziyaretleri, limana yakın yerlere ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteler gerçekleşmektedir.

CruiseLines International Association (CLIA) tarafından yapılan çalışmalara göre kruvaziyer gemileri kullanarak yapılan tatilin maliyeti, kişi başı haftalık yaklaşık 1.700 \$’dır. Kruvaziyer kullanılmadan yapılan tatilin maliyeti kişi başı haftalık yaklaşık 1.300 \$’dır. Kruvaziyer turizmde ortalama yolculuk süresi 7 gün olup, 2011 yılında dünyada 16,3 milyon yolcunun kruvaziyer turizmini tercih ettiği düşünülmektedir. 1980 yılından itibaren yıllık ortalama %7,6 büyüyen kruvaziyer turizminin ABD ekonomisine dolaylı ve doğrudan tahmini etkisi 37,9 milyar Dolar civarındadır. Ülkemiz de doğal ve tarihi güzellikleriyle kruvaziyer gemilerin uğrak limanlarından birisi olmaya adaydır ve her geçen yıl ülkemize uğrayan kruvaziyer gemi ve turist sayısı artmaktadır. Ülkemiz limanları kruvaziyer turizmde genellikle varış limanı olarak tercih edilmesine karşılık ana kalkış limanı olma potansiyeli yüksektir.

**Grafik 72**

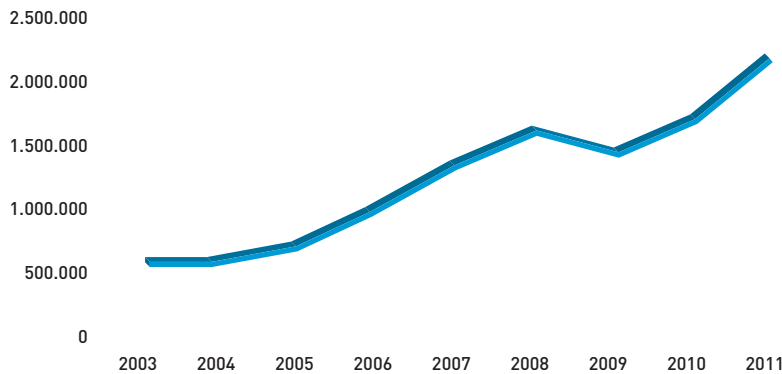
Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi Sayısı (Adet)



Her turizm faaliyetinde olduğu gibi kruvaziyer turizmde de yurtdışı yerleşiklerin talebi elde edilecek gelirlerde belirleyici faktör olmaktadır. 2009 yılına kadar sürekli artış gösteren gelen gemi sayıları Grafik-72’de de görüldüğü üzere krizle birlikte düşüş yaşamıştır. 2009 ve 2010 yıllarında potansiyelinin altında seyreden limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi sayısı 2011 yıl sonu itibariyle kriz öncesi rakamlara ulaşmıştır.

**Grafik 73**

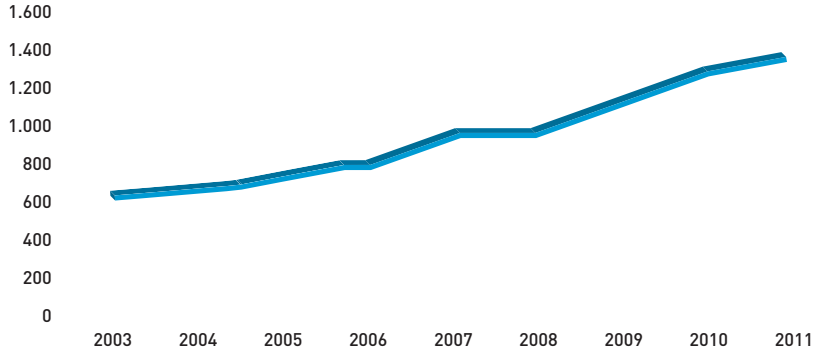
Limanlarımıza Gelen Kruvaziyer Yolcu Sayısı (Adet)



Yukarıda belirtilen hususlar dahilinde Grafik-73’ten yararlanarak, kruvaziyer gemilerle gelen yolcu sayılarında da krize kadar sürekli artış yaşanmış, krizin bireylerin gelirlerini ve beklentilerini kötüleştirmesinden dolayı, 2009 yılında gelen yolcu sayılarında da bir düşüş yaşanmıştır. Krizin etkisi yavaş yavaş ortadan kalkınca, 2010 yılıyla birlikte gelen yolcu sayısında yeniden bir artış yaşanmış, 2011 yılında ise bu artış devam ederek kriz öncesi gelen kruvaziyer yolcu sayısının üstüne çıkmıştır.

**Grafik 74**

Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemilerin Ortalama Yolcu Sayısı (Adet)



Her ne kadar gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında 2009 yılında bir düşüş yaşansa da, Grafik-74'te görüldüğü üzere ortalama taşınan yolcu sayısında bir azalma olmamıştır. 2003 – 2011 yılları arasında yolcu sayısındaki artış, gelen gemi sayısındaki artıştan fazla olmuştur.

2010 yılında yataya yakın seyreden gemi sayısına rağmen, gelen yolcu sayısındaki %16'lık artış, gemi başına ortalama yolcu önemli derecede arttırmıştır. Ayrıca, önceleri daha küçük gemilerin uğradığı ülkemiz limanlarına son yıllarda daha yüksek yolcu kapasiteli gemiler yanaşmakta ve bir defada daha fazla yolcu ülkemizi ziyaret etmektedir.

2003 – 2011 yılları arasında gemi başına düşen ortalama yolcu sayısı yıllık ortalama % 10 büyümüştür. 2011 yılında hem gelen gemi sayılarında hem de yolcu sayılarında ciddi artışlar yaşanmıştır. 2011 yılında ülkemize uğrayan kruvaziyer gemiler bir önceki yıla göre % 19 oranında artış göstermiş bununla birlikte yolcu sayısı % 27 oranında artmıştır. 2011 yılında ortalama yolcu sayısı bir önceki yıla göre % 7 artmıştır.

### **Ro-Ro Taşımaları**

Tekerlekli kara taşıtlarının doğrudan girip çıkabileceği gemilere Ro-Ro gemisi denmektedir. Ro-Ro gemileri otomobilleri, dorseleri ve çekicileri bir limandan diğerine taşıma imkanı sağlamakta, Ro-Ro taşımacılığı karayoluna hem bir alternatif hem de bir ortaklık sunmaktadır. Karayoluna alternatif olarak hem zamandan hem de maliyetten tasarruf etme imkanı sağlamaktadır.

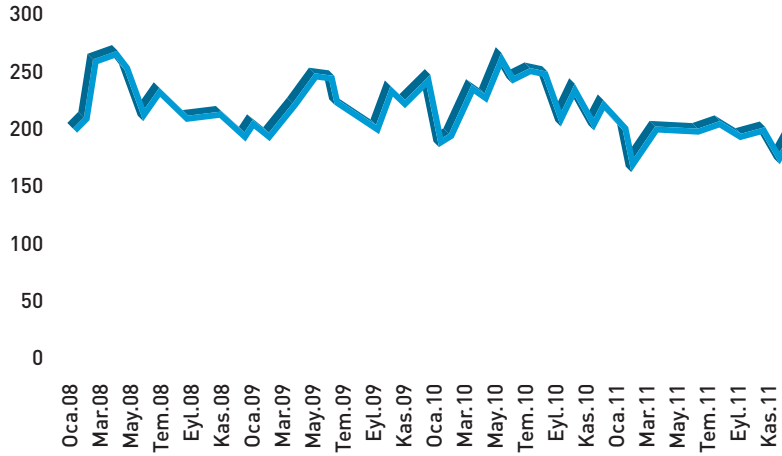
Birden çok taşıma modunu bir araya getiren Ro-Ro taşımacılığı, kapıdan kapıya lojistiğin en iyi örneklerinden birisidir. Ayrıca Ro-Ro gemileriyle tekerlekli kara taşıtları taşınabildiği gibi, raylı sistemler de taşınabilmektedir. Ro-Ro taşımacılığı karayolu, demiryolu ve denizyolunu tek potada eritmekte, bununla birlikte, Ro-Ro taşımacılığı hem yük hem de yolcu taşımacılığına elvermektedir.

### **Düzenli Hatlarda Çalışan Ro-Ro Gemileri ve Taşınan Araç Sayıları**

Grafik-75'den yararlanarak, 2008 – 2011 yılları arasında düzenli hatlarda çalışan Ro-Ro gemileri sayısının diğer taşıma türlerinde olduğu gibi, kış aylarında nispeten düşük yaz aylarında ise yüksek olduğu görülmektedir.

**Grafik 75**

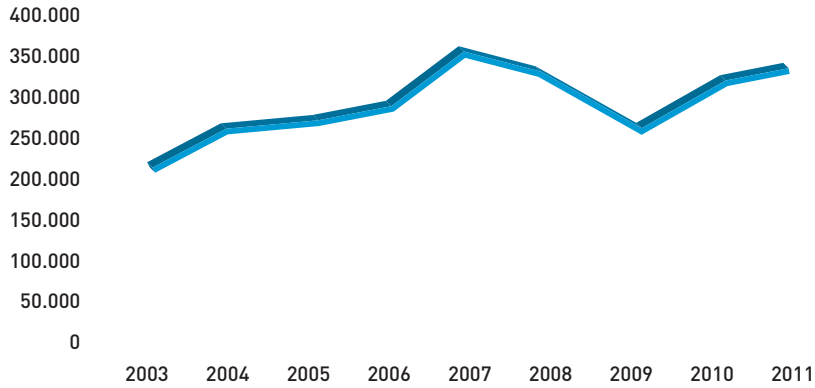
Düzenli Hatlarda Çalışan Ro-Ro Gemi Sayısı (Adet)



2008 yılı ikinci yarısından itibaren yaşanan düşüş 2009 yılı boyunca da devam etmiştir. 2010 yılı genelinde ortalamanın üzerinde seyreden Ro-Ro gemi sayısı güçlü bir toparlanma sağlamıştır. 2011 yılında ise istikrarlı görünümüne rağmen Ro-Ro gemi sayısı düşüş yaşamıştır.

**Grafik 76**

Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Araç Sayısı (Adet)



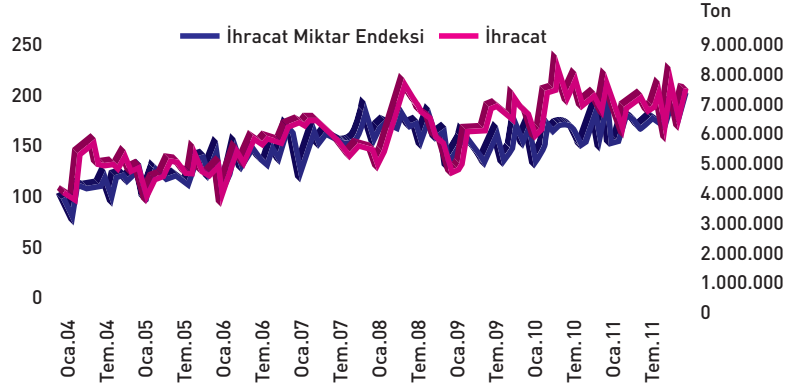
2003 – 2011 yılları arasında düzenli hatlarda çalışan Ro-Ro gemileriyle taşınan araç sayısının verildiği Grafik-76'ya bakıldığında; 2007 yılına kadar sürekli bir artış göze çarpmaktadır. Gelen gemi sayılarına paralel olarak 2008 yılıyla birlikte başlayan düşüş 2009 yılında hızını arttırmış, 2009 yılında yaşanan keskin düşüş 2010 yılındaki keskin artışla telafi edilmiştir ancak, henüz 2007 değerleri yakalanabilmiş değildir. 2011 yılında 2010 yılındaki kadar keskin olmasa da taşınan araç sayısında artış devam etmiştir. Yeni hatların devreye sokulmasıyla birlikte ülkemizin dış ticaret açığını azaltmaya yönelik almış olduğu tedbirler bu azalışta önemli bir rol oynamıştır.

### **TÜRKİYE EKONOMİSİ İLE DÜNYADAKİ GELİŞMELER VE TÜRK DENİZ TİCARETİYLE OLAN İLİŞKİSİ**

2004 – 2011 yılları arasındaki ihracat miktar endeksi ve ton bazında ihracat taşımalarımızın yer aldığı Grafik-77'ye bakıldığında; birlikte bir hareket göze çarpmaktadır.

Grafik 77

İhracat Miktar Endeksi ve Denizyoluyla Yapılan İhracat

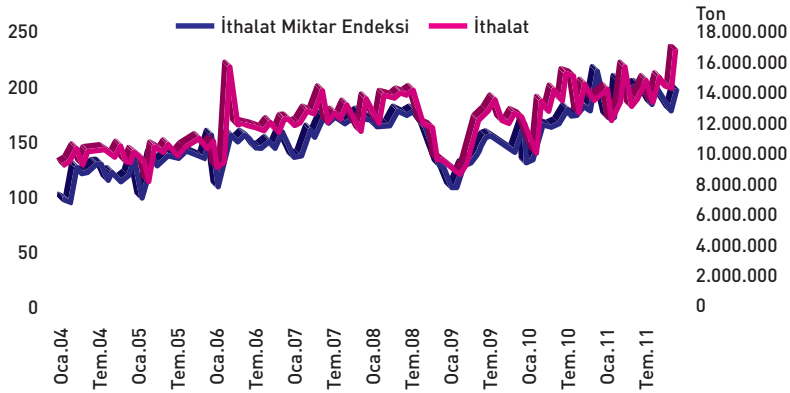


Kaynak: TCMB/DTGM

Hacimce ihracatımızın çoğu denizyolu ile yapıldığından, ihracat miktar endeksi ve denizyoluyla yapılan ihracattaki artış ve azalışlar paralel olarak gerçekleşmektedir. Kabotaj taşımaları hariç tutulduğu zaman, denizyolu taşımaları dış ticaret hacmiyle birlikte hareket etmektedir. Yurtdışı talebin desteklemesiyle birlikte, ihracatımızı miktar olarak arttırdığımız ölçüde denizyolu ile yapılan ihracatımız da artacaktır.

Grafik 78

İthalat Miktar Endeksi ve Denizyoluyla Yapılan İthalat



Kaynak: TCMB/DTGM

İthalatımızın daha çok denizyolu taşımacılığı ile yapılıyor olmasından dolayı, Grafik-78'de görüldüğü üzere 2004 - 2011 yılları arasında ithalat miktar endeksi ve ton bazında ithalat taşımalarımız arasında daha güçlü bir ilişki görülmektedir.

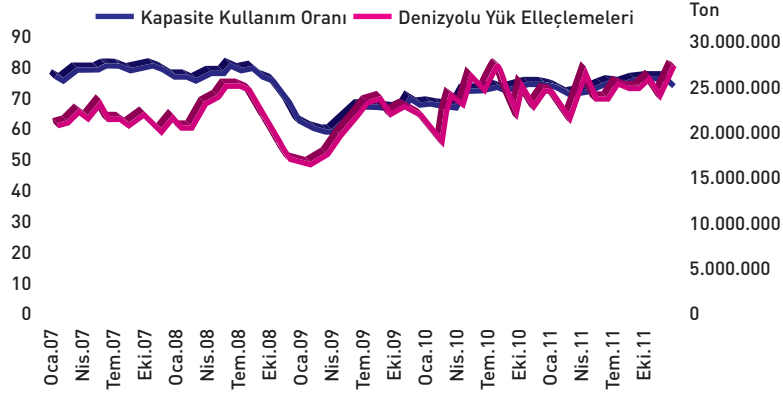
Aynı şekilde ithalatımız arttıkça, denizyoluyla yapılan ithalat taşımalarımız da artacak, kısacası dış ticaret hacmimiz arttığı takdirde, denizyoluyla yapılan ithalat - ihracat taşımalarımızın da artacağı görülmektedir. Dış ticaret rakamlarımız ve denizyoluyla yapılan ithalat - ihracat taşımalarımız arasında yüksek bir ilişki vardır ve bu iki piyasanın birlikte değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Kapasite kullanım oranı, imalat sektörümüzün işyeri sayısı ve üretim değerleri baz alınarak hangi yoğunlukla üretim yaptıklarını gösteren bir değerdir. İmalat sanayinin üretimde kullandığı hammadde ve ara malının büyük bir kısmı ithal edilmektedir ve bu yükler ağırlıklı olarak denizyoluyla taşınmaktadır.



**Grafik 79**

Kapasite Kullanım Oranı ve Denizyolu Yük Elleçlemeleri



**Kaynak:** TCMB/DTGM

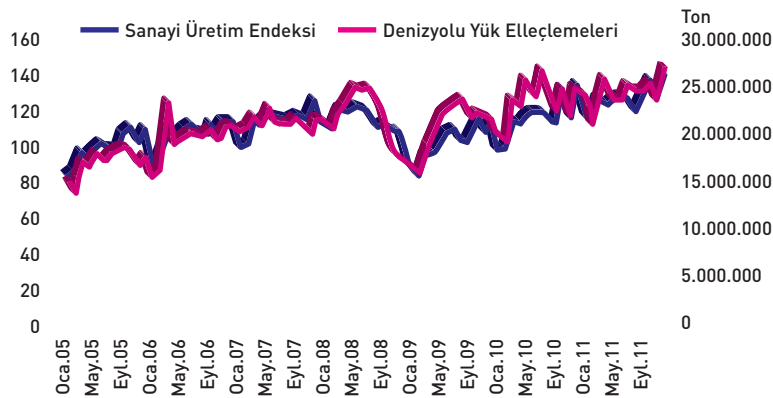
Denizyolu yük elleçlemelerimiz ile kapasite kullanım oranının ilişkilendirildiği Grafik-79’da, 2007 – 2011 yılları arasında genel olarak birlikte hareket göze çarpmaktadır. Yurt içi talebi karşılamaya yönelik üretimimiz beraberinde ihracata dayalı büyüme modelimizde üretimimiz ihracata dönük yapılmakta, imalat için girdilere ihtiyaç duyulmakta, bu da denizyolu taşımalarını arttırmaktadır. Üretim sonucu elde edilen çıktılar artmakta ve ihracat kanalıyla yine denizyolu taşımalarını arttırmaktadır.

2009 yılına kadar yüksek seyreden yük elleçlemelerimiz ve kapasite kullanım oranı krizle birlikte düşmüş, 2010 yılıyla birlikte artan üretim, kapasite kullanım oranımızı ve yük elleçlemelerimizi arttırmıştır.

Ağırlıklı olarak imalat sanayi kesiminin üretim düzeylerini yansıtan sanayi üretim endeksi, ülke ekonomisi ve büyümesi açısından önemli bir endekstir. Üretim miktarı arttıkça, enerji ve diğer hammadde ihtiyacı artmakta, hammaddelerin ve çıktı olarak endüstriyel ürünlerin taşınması büyük çoğunlukla denizyoluyla yapılmaktadır.

**Grafik 80**

Sanayi Üretim Endeksi ve Denizyolu Yük Elleçlemeleri



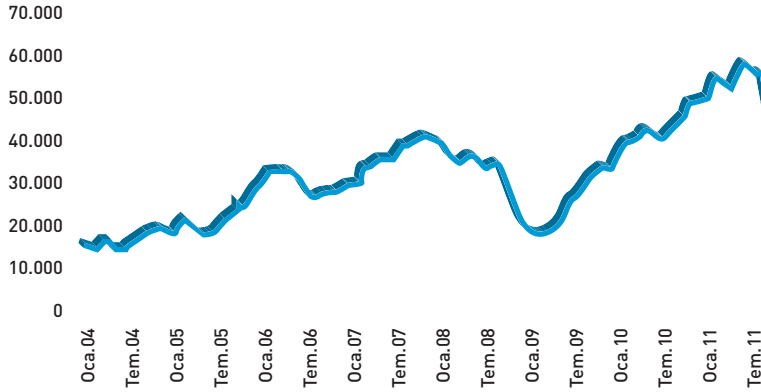
**Kaynak:** TCMB/DTGM

Sanayi üretim endeksi ve denizyolu yük elleçlemelerinin birlikte ele alındığı Grafik-80’de, 2005 – 2011 arası dönemde birlikte bir hareket söz konusudur. Kapasite kullanım oranında olduğu gibi, sanayi üretimimiz ile denizyolu yük elleçlemelerimiz arasında yakın ilişki bulunmakta, sanayi üretimimiz arttıkça üretimin tedarikçisi ve nihai tüketiciye ulaşmasındaki en önemli unsur olan denizyolu taşımaları da artmaktadır.

İMKB Sınai endeksi, ulusal endeks içerisinde daha çok imalat sanayinde bulunan şirketler baz alınarak hesaplanan bir endekstir. İmalat sanayide kullanılan girdilerin ve üretim sonucu elde edilen çıktılarının denizyoluyla taşınması dolayısıyla, İMKB Sınai endeksi ve denizyolu taşımacılığı arasında yakın ilişki bulunmaktadır.

**Grafik 81**

İMKB Sınai Endeksi

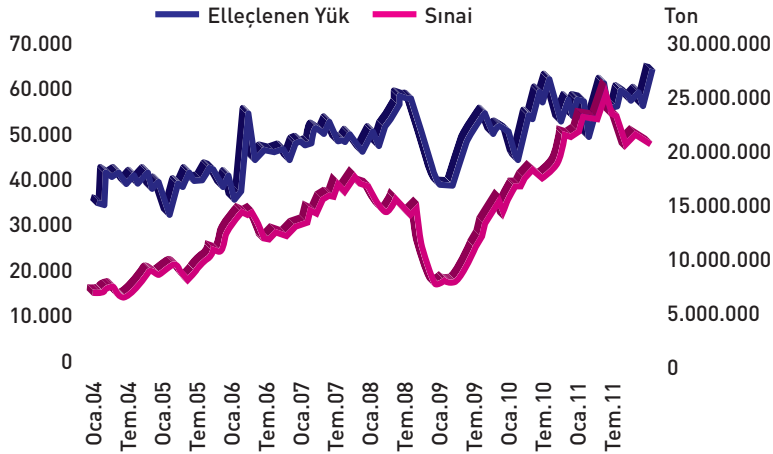


**Kaynak:** İMKB

2004 – 2011 yılları arasında İMKB Sınai endeksinin Grafik-81'deki seyrine bakıldığında; 2008 yılı başlarına kadar sürekli yükseliş göstermiş, 2008 yılıyla birlikte düşüşe geçen endeks, 2009 Mart ayından sonra tekrar yükselişe geçmiştir, 2010 Mart ayında kriz öncesi değerlerinin de üzerine çıkmıştır. 2011 yılında en yüksek değerine ulaşan endeks yıl sonuna doğru düşüş eğilimi göstermiştir.

**Grafik 82**

İMKB Sınai Endeksi ve Limanlarımızda Elleçlenen Yük İlişkisi

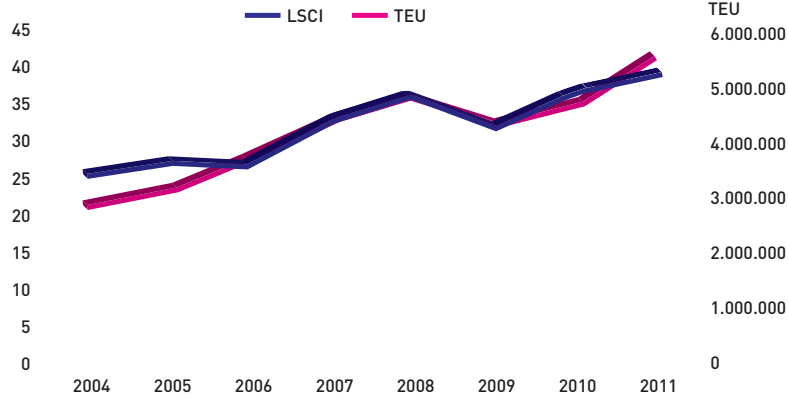


**Kaynak:** İMKB/DTGM

İMKB Sınai Endeksi ve limanlarımızda elleçlenen toplam yükün 2004 – 2011 yılları arasındaki ilişkisinin seyrini gösteren Grafik-82'ye bakıldığında; beklenildiği gibi her ikisinin de aynı yönde hareket ettiği gözlenmektedir. Gelişme ve büyüme dönemlerinde endekste artış daha belirgin olmakla birlikte, krizin etkili olduğu daralma yıllarında, endeks daha şiddetli tepki vermiştir. 2011 yılında endekste ve elleçlenen yük arasındaki makasın açılmasında tüketim kaynaklı artışların neden olduğu düşünülmektedir.

**Grafik 83**

Limanlarımızda Elleçlenen Toplam Konteyner ve LSCI



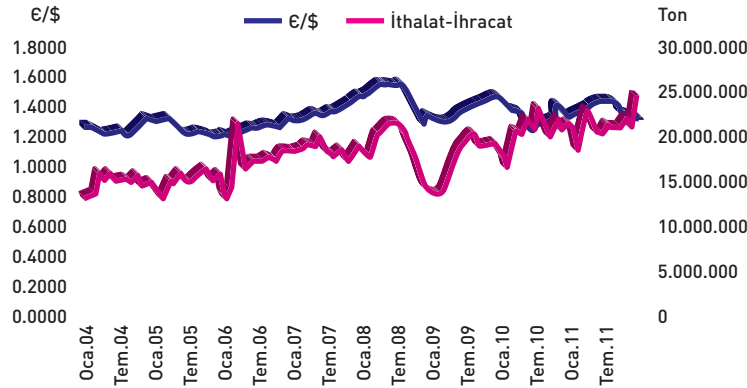
**Kaynak:** UNCTAD/DTGM

Dış ticaret taşımaları kapsamında limanlarımızda elleçlemesi yapılan konteyner elleçleme miktarı (TEU) ile ülkemizin konteynerleşebilme kabiliyetini gösteren LSCI endeksinin (UNCTAD tarafından açıklanan) birlikte değerlendirildiği Grafik-83'e bakıldığında; 2005 yılı haricinde her iki serinin birlikte ve aynı yönde hareket ettiği gözlenmektedir.

Düzenli seferler doğrultusunda ve uluslararası konteyner ağına entegre olmamız ölçüsünde yıldan yıla konteyner elleçlemelerimiz artmaktadır. Uluslararası ağlara entegre olmamızdan dolayı, tüm dünyada yaşanan ve konteyner taşımacılığını derinden etkileyen kriz, 2009 yılında bizi de etkilemiş ancak ülkemizin son yıllardaki liman, lojistik ve katma değer hizmetlerdeki gelişimi hem konteyner elleçlemelerini hem de LSCI endeksini yukarı taşımıştır.

**Grafik 84**

Limanlarımızda Elleçlenen Dış Ticaret Yükleri ve Euro/Dolar Paritesi İlişkisi



**Kaynak:** TCMB/DTGM

Limanlarımızda elleçlemesi yapılan dış ticaret yükleri ve Euro/Dolar (€/ \$) paritesi arasındaki ilişkinin gösterildiği Grafik-84'e bakıldığında; 2004 - 2009 yılları arasında €/ \$ paritesi ile limanlarımızda elleçlenen toplam yükün aynı yönde benzer bir seyir izlediği, limanlarımızdaki yük elleçlemelerindeki artış ve azalışların pariteye uygun olarak geliştiği görülmektedir. Ancak 2010 yılı başından itibaren parite ve yük elleçlemelerimiz arasında ayrışmanın başladığı ve önceki yılların aksine yüksek büyüme rakamının da etkisiyle yük elleçlemelerimizin paritenin düşüşüne rağmen artışını sürdürdüğü görülmektedir.

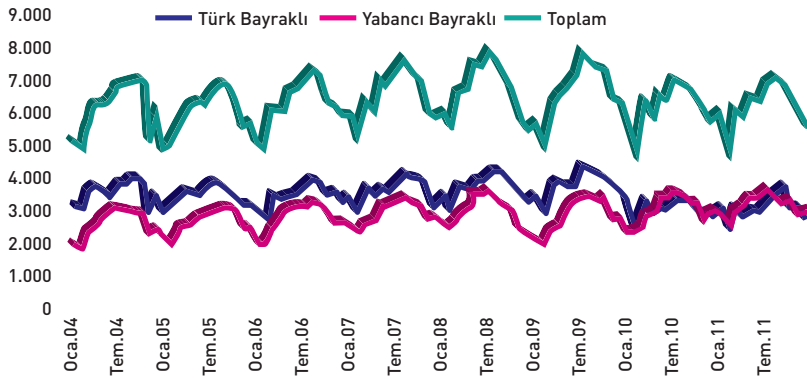
### LİMANLARIMIZDA İŞLEM GÖREN TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI GEMİ

Ülkemizin gerek yurt içi gerekse yurt dışı ticaret hacminin ve trafiğinin göstergelerinden birisi de limanlarımızda işlem gören gemi sayılarıdır. Ülkemizin üretim, tüketim ve ticaret hacmi arttıkça veya

azaldıkça limanlarımızda işlem gören gemi sayıları şekillenecektir. Gemi trafiğinin reel ekonomiyi direkt yansıtmasından dolayı limanlarımızda işlem gören gemi sayıları önem kazanmaktadır.

**Grafik 85**

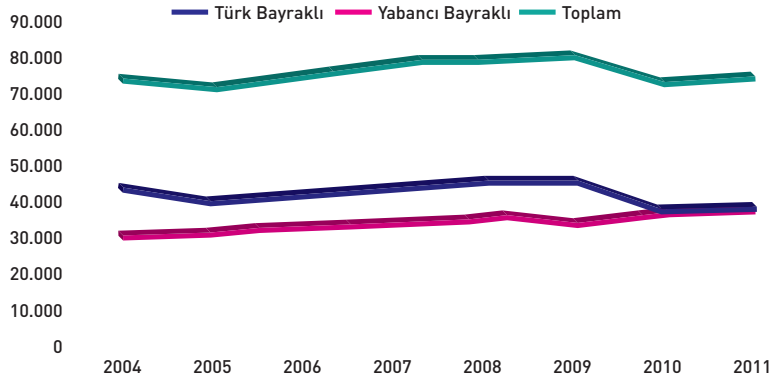
Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayılarının Çeyrekler İtibariyle Dağılımı (Adet)



Limanlarımızda 2004 – 2011 yılları arasında işlem gören gemilerin aylık değerlerinin yer aldığı Grafik-85'e bakıldığında; toplam yük elleçlemelerimize paralel olarak kış aylarında işlem gören gemi sayılarında bir azalma, yaz aylarındaysa bir artış göze çarpmaktadır. Limanlarımıza uğrayan gemi sayıları yüksek oranda limanlarımızda elleçlenen yük miktarını etkilemektedir. Bu durum 2010 ve 2011 yılı hariç tüm yıllarda gözlenmektedir.

**Grafik 86**

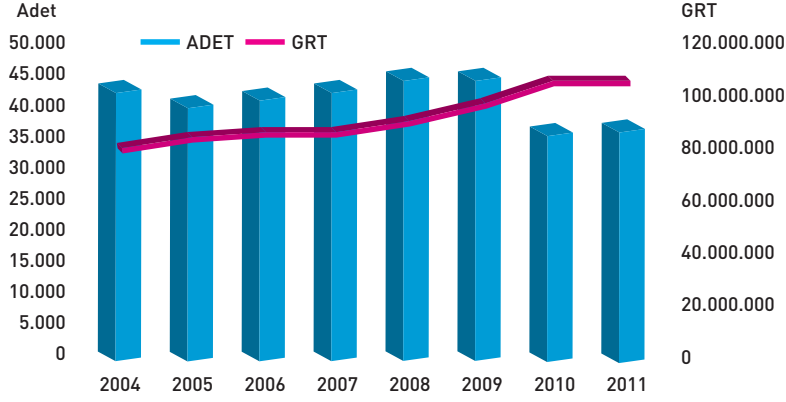
Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayılarının Yıllık Dağılımı (Adet)



Limanlarımızda 2004 – 2011 yılları arasında işlem gören gemi sayılarının verildiği Grafik-86'ya bakıldığında; 2005 yılındaki ihmal edilebilecek kadar az olan düşüş dışında toplam yük elleçlemelerimize paralel olarak 2009 yılına kadar sürekli bir artışın yaşandığı, 2010 yılında limanlarımızda işlem gören gemi sayılarında ise ciddi bir düşüşün yaşandığı görülmektedir. 2011 yılına gelindiğinde ise 2010 yılına paralel bir seyir göze çarpmaktadır. Diğer taraftan unutulmaması gereken bir ayrıntı da limanlarımızda işlem gören gemilerin kapasiteleridir. Ülkemiz limanlarının dönüşümü sonucunda, artık daha büyük tonajlı gemiler limanlarımıza uğramakta ve bu nedenle limanlarımıza uğrayan gemi sayılarının azalmasına rağmen toplam yük elleçlemelerimiz artmaktadır.

**Grafik 87**

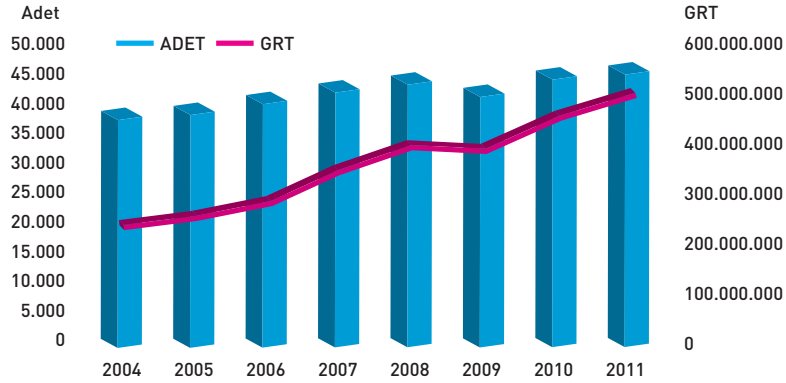
Limanlarımızda İşlem Gören Türk Bayraklı Gemi Sayısı



Limanlarımızda işlem gören Türk bayraklı gemilerin yer aldığı Grafik-87'ye bakıldığında; Türk bayraklı gemilerin sayılarının 2009 yılına kadar arttığı, 2010 ve 2011 yıllarında ise düştüğü görülmekte, limanlarımızda işlem gören Türk bayraklı gemilere kapasite bazında baktığımızda ise, düşüşün aksine bir artış görülmektedir. Önceki yıllara göre artık limanlarımızda daha yüksek kapasiteli gemiler işlem görmekte, söz konusu artış, toplam yük elleçlemelerindeki artışa paralel bir görüntü ortaya koymaktadır.

**Grafik 88**

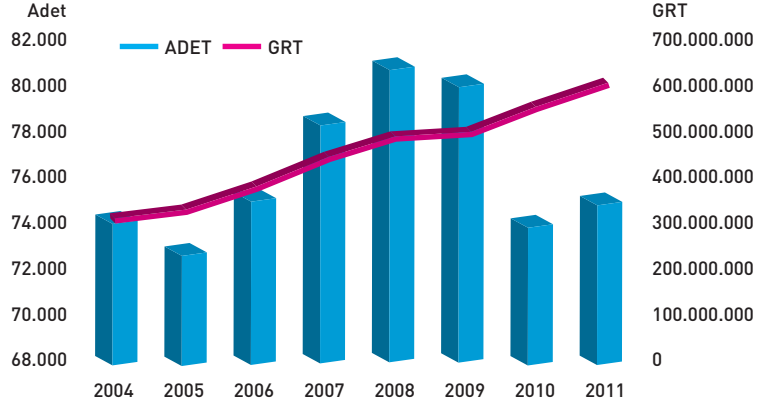
Limanlarımızda İşlem Gören Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı



Limanlarımızda işlem gören yabancı bayraklı gemilerin adet ve kapasite bazında yer aldığı Grafik-88'e bakıldığında; 2009 yılına kadar limanlarımızda işlem gören yabancı bayraklı gemi sayılarının sürekli arttığı 2009 yılındaki düşüşün ardından, 2010 yılında ciddi bir artışın yaşandığı görülmekte, limanlarımızda işlem gören yabancı bayraklı gemilere kapasitelerine göre baktığımızda ise, 2009 yılındaki artış hızındaki yavaşlamaya rağmen sürekli artış göze çarpmaktadır. Limanlarımızda işlem gören gemi kapasitesi içerisinde yabancı bayraklı gemilerin ağırlıklı paya sahip olmalarından ötürü, 2009 yılındaki toplam yük elleçlemesi daralmayı açıklar niteliktedir.

**Grafik 89**

Limanlarımızda İşlem Gören Gemilerin Adet-Tonaj İlişkisi



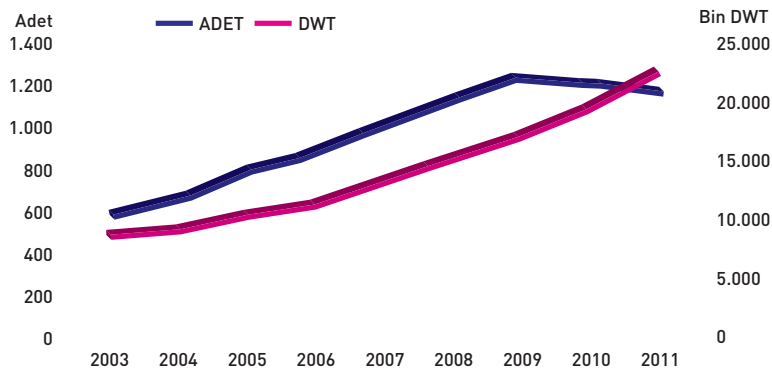
2004 – 2011 yılları arasında limanlarımızda işlem gören Türk ve yabancı bayraklı gemilerin adet ve kapasite bazında birlikte ele alındığı Grafik-89'a bakıldığında; adet ve kapasitenin birlikte hareket etmediği görülmektedir. Söz konusu yıllar arasında limanlarımızda işlem gören gemi kapasiteleri, 2009 yılındaki yataya yakın artışa rağmen her yıl ortalama 40 bin Gross Ton artmaktadır. 2004 – 2011 yılları arasında limanlarımızda işlem gören gemi sayılarında, ortalama olarak bir değişim olmamasına rağmen kapasitenin sürekli artması, limanlarımıza büyük tonajlı gemilerin yanaştığını göstermektedir.

### TÜRK DENİZ TİCARETİ VE TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU

Türk deniz ticaret filosunun yıllar itibariyle ton bazında gelişimini gösteren Grafik-90'a bakıldığında; sürekli artış göze çarpmakta, adet bazında gelişiminde ise, sadece 2010 ve 2011 yıllarında bir azalma görülmektedir. 2010 ve 2011 yıllarında gemi sayısının düşmesine rağmen kapasitenin artması büyük tonajlı gemilerin Türk deniz ticaret filomuza katıldığını göstermektedir. Daha düşük tonajlı gemiler filodan çıkmış ve yerine yüksek tonajlı gemiler filoya katılmıştır.

**Grafik 90**

Türk Deniz Ticaret Filosu



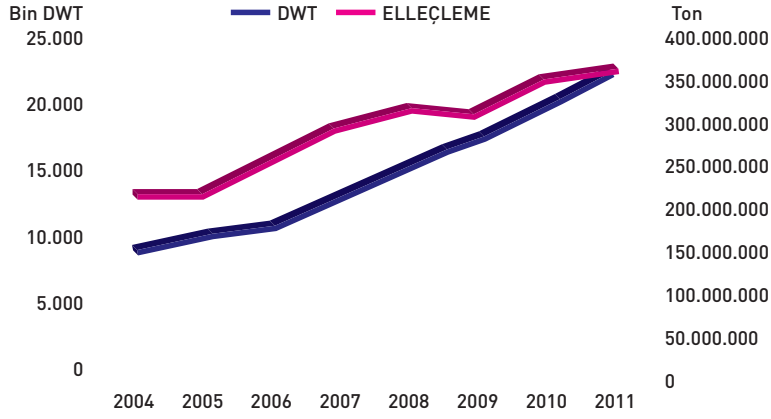
**Kaynak:** ISL

Türk deniz ticaret filosundaki 1.000 GRT ve üzeri gemilerin bayrak dağılımına göre gelişimleri dikkate alındığında, Türk sahipli yabancı bayraklı gemilerin kapasite bazında sürekli arttığı, adet bazında ise sadece 2011 yılında azalma olduğu gözlenmektedir. Özellikle 2010 ve 2011 yıllarında yüksek tonajlı gemiler filoya dahil olmuştur.

Türk bayraklı gemilerin gelişimi incelendiğinde, 2010 yılına kadar adet bazında sürekli artan filo 2010 ve 2011 yıllarında küçülmüş, kapasite bazında incelendiğinde ise, filo hiç düşüş yaşamamış hatta 2010 ve 2011 yıllarında ciddi bir artış yaşamıştır. Türk deniz ticaret filosu bir önceki yıla göre kapasite bazında % 15 artış göstermiştir.

**Grafik 91**

Türk Deniz Ticaret Filosu ve Toplam Elleçlenen Yük



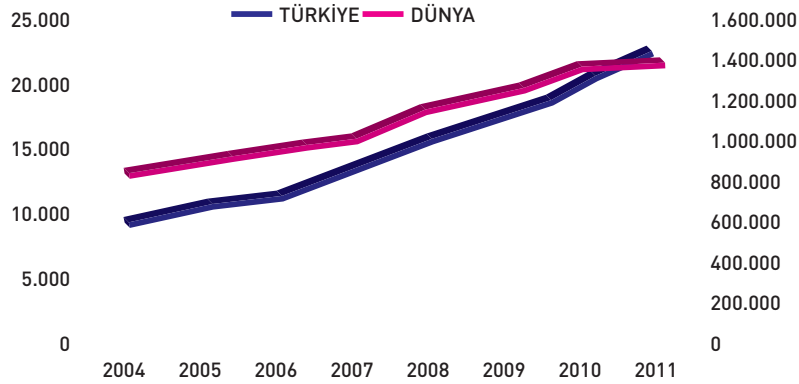
**Kaynak:** ISL/DTGM

Türk deniz ticaret filosu ve ülkemiz denizyolu yük elleçlemelerinin birlikte ele alındığı Grafik-91’de, Türk deniz ticaret filosunun 2004 – 2011 yılları arasında sürekli arttığı, toplam elleçlenen yüklerin de 2009 yılındaki daralma haricinde sürekli arttığı gözlenmektedir.

Toplam yük elleçlemelerimiz içerisinde yurtdışı yerleşiklerin taşıdıkları yükler olmakla birlikte, Türk sahipli yabancı bayraklı gemilerin taşıdığı yükler ve Türk bayraklı gemilerin taşıdığı yükler bulunmaktadır. Özellikle son yıllarda Türk sahipli olup yabancı bayrakta bulunan gemilerin sayı ve kapasitelerinde ciddi bir artış olmuştur.

**Grafik 92**

Dünya Deniz Ticaret Filosu ve Türk Deniz Ticaret Filosu Gelişimi (Bin DWT)



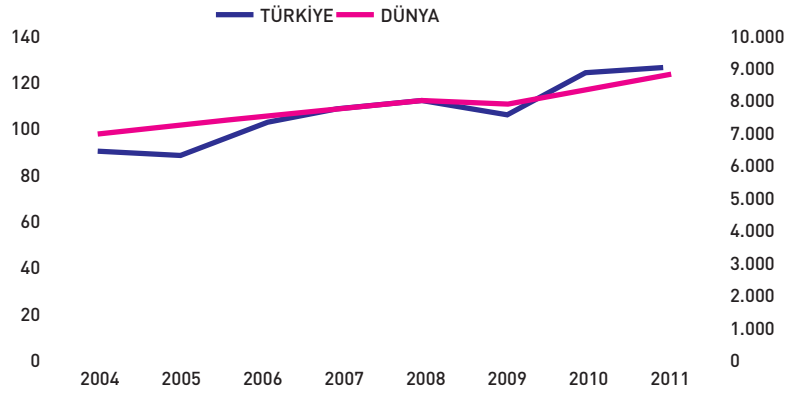
**Kaynak:** ISL

2004 – 2011 yılları arasında 1.000 GRT ve üzeri Türk deniz ticaret filosu ve dünya deniz ticaret filosunun gelişiminin gösterildiği Grafik-92’ye bakıldığında; her iki seride de sürekli bir artış gözlenmektedir. 2011 yılında dünya deniz ticaret filosunun yataya yakın seyri dikkat çekmektedir. Türk deniz ticaret filusunda 2006, dünya deniz ticaret filusunda 2007 yılında nispeten azalan ivmeyle büyüme gözükmektedir.

Son yıllara doğru Türk deniz ticaret filosunun büyümesi, dünya filosunun büyümesinin üzerinde seyretmiştir. Söz konusu yıllar arasında dünya deniz ticaret filosu yıllık ortalama % 8 büyümüş, buna karşılık Türk deniz ticaret filosu yıllık ortalama % 14 büyümüştür. Bir önceki yıla göre % 3 büyüyen dünya deniz ticaret filosa karşı % 15 büyüyen Türk deniz ticaret filosu, dünya deniz ticaret filosu içerisinde aldığı payı giderek arttırmakta ve bu durum denizyoluyla taşınan yük miktarında da kendisini göstermektedir.

Grafik 93

Türkiye ve Dünyada Denizyoluyla Taşınan Yükler (Milyon Ton)



Kaynak: ISL/DTGM

2004 – 2011 yılları arasında denizyoluyla yapılan dünya ticareti ve ülkemiz ticaretinin ilişkisinin gösterildiği Grafik-93'e bakıldığında; Türk deniz ticareti ile dünya deniz ticaretinin paralel hareket ettiği görülmektedir. Küreselleşen dünyaya daha çok entegre olan ülkemiz, dünyada oluşan trendlere uyum sağlamakta ve onlardan etkilenmektedir. Son yıllarda ticaret hacmimiz dünya ortalamalarının üzerinde artmış, 2004 – 2011 yılları arasında dünya deniz ticareti yıllık ortalama % 4 büyürken aynı yıllarda Türk deniz ticareti yıllık ortalama % 6 büyümüştür. Türk deniz ticareti, dünya deniz ticareti içerisindeki payını kademeli olarak yıldan yıla arttırmaktadır.



## Sonuç ve Değerlendirme

Çalışmamızda değerlendirdiğimiz 2004 – 2011 yılları arasındaki dönemde, Türk deniz ticaretimiz ve filomuz önemli bir gelişme göstermiştir. Söz konusu yıllarda dünya deniz ticareti yıllık ortalama % 4 büyürken, Türk deniz ticareti % 6 büyümüştür.

Tüm dünyada olduğu gibi kriz, ülkemiz deniz ticaretini de etkilemiştir. Yaşanan ekonomik krizin daha çok dış kaynaklı olmasından dolayı, kabotaj taşımalarımız bu durumdan çok fazla etkilenmemiştir. Dış ticaretimiz ise daha çok dış dinamiklerin etkisinde olduğu için, ekonomik krizden etkilenme oranı yüksek olmuştur. Buna rağmen, sürekli artan filosuyla Türk deniz ticareti kısa bir sürede toparlanmış ve büyüme eğilimini sürdürmüştür.

Son yıllarda yüksek büyüme rakamlarına ulaşan ülkemizin bu performansının arkasındaki etmenlerden birisi de Türk deniz ticaretidir. Zaman zaman yurtdışı talep kaynaklı daralmalar yaşanmıştır ancak, ülkemizin yeni pazarlara açılmasıyla telafisi uzun sürmemiştir. Faiz oranlarının, döviz kurlarının ve likidite koşullarının etkilediği dış ticaret hacmi deniz ticaretini de etkilemekte, ayrıca küresel belirsizlik dünya ticaretinin önündeki en büyük engellerden birisi olmaya devam etmektedir.

Gelişmiş ülkeler merkezli negatif reel faiz ortamında ve artan likidite koşullarında emtia fiyatları artış eğilimi göstermektedir. Emtia fiyatlarının artması, gelişmekte olan ülkelerde enflasyonist baskı yapmakta ve büyüme rakamlarını olumsuz etkilemektedir. Büyüme rakamlarının, üretimin ve tüketimin olumsuz seyri deniz taşımalarını da düşürmektedir. Tersine bir durum da dünya ticaretini ve deniz ticaretini canlı tutmaktadır.

Dünya genelinde belirsizliğin sürmesi navlun kazançlarını olumsuz etkilemektedir. Ayrıca, finansman sorunu ve arz fazlası denizcilik etkileyen diğer sorunlardır. Dünya genelinde likidite bolluğu yaşanmasına rağmen, belirsizlik ortamının olması fonlama maliyetlerini arttırmaktadır. Düşük seyreden navlun fiyatlarına rağmen gemi arzının artıyor olması kazançların düşmesindeki bir diğer etken olmaktadır.

Döviz kurlarında, emtia fiyatlarında ve genel ekonomik seyirdeki belirsizlikler denizcilik sektörünün önündeki sisli perde olmaktadır. Yaşanan tüm bu olumsuz tablolara rağmen Türk deniz ticaret hacmi ve filosu artışını sürdürmektedir. Alternatif pazarlar ve dış ticaretteki elastikiyetin artması, deniz ticaretimizin önündeki tikanlıkları gidermede kolaylıklar sağlamakta, denizcilik sektörü yaklaşık 1,2 trilyon Dolarlık dış ticaret hedefi olan ülkemizin, en önemli lokomotiflerinden birisi olmaya devam etmektedir.

## **Kaynakça**

- Faruk Demir, Enerji Güvenliği, Enerji Ekonomisi, Enerji Diplomasisi, Ankara 2007.
- The Global Enabling Trade Report 2012
- ISL Shipping Statistics and Market Review
- [www.global-rates.com](http://www.global-rates.com)
- [www.tcmb.gov.tr](http://www.tcmb.gov.tr)
- [www.wto.org](http://www.wto.org)
- [www.unctad.org](http://www.unctad.org)
- [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)
- [www.bp.com](http://www.bp.com)
- [www.worldcoal.org](http://www.worldcoal.org)
- [www.worldsteel.org](http://www.worldsteel.org)
- [www.usda.gov](http://www.usda.gov)
- [www.imf.org](http://www.imf.org)
- [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)
- [www.imkb.gov.tr](http://www.imkb.gov.tr)
- [www.cruising.org](http://www.cruising.org)