



T.C.

**BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

**DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA PİYASA
ANALİZİ VE 2007 KRİZİNİN SEKTÖRDEKİ
FİRMALARIN KARLILIKLARINA ETKİSİNİN
İNCELENMESİ**

**Can TAŞ
165015004**

Tez Danışmanı:

Dr. Öğr. Üyesi Ömür KIZILGÖL

Bandırma 2019

T.C
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

**DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA PİYASA
ANALİZİ VE 2007 KRİZİNİN SEKTÖRDEKİ
FİRMALARIN KARLILIKLARINA ETKİSİNİN
İNCELENMESİ**

Can TAŞ
165015004

Tez Danışmanı:

Dr. Öğr. Üyesi Ömür KIZILGÖL

Bandırma 2019

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAYI

Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Tezli Yüksek Lisans Programında Yüksek Lisans öğrencisi Can TAŞ tarafından Dr. Öğr. Üyesi Ömür KIZILGÖL'ün danışmanlığında hazırlanan "Denizyolu Yük Taşımacılığında Piyasa Analizi ve 2007 Krizinin Sektördeki Firmaların Karlılıklarına Etkisinin İncelenmesi" başlıklı tez aşağıdaki jüri üyeleri tarafından 11 / 07 / 2019 tarihinde yapılan Tez Savunma Sınavında oyçokluğu/oybirliği ile başarılı bulunmuş ve Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı

Dr. Öğr. Üyesi Emrah AKDAMAR

Jüri-Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Ömür KIZILGÖL

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Gamze ARABELEN

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim. (11 /07 /2019)

Can TAŞ

ÖZET

DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA PİYASA ANALİZİ VE 2007 KRİZİNİN SEKTÖRDEKİ FİRMALARIN KARLILIKLARINA ETKİSİNİN İNCELENMESİ

Can TAŞ

Son yıllarda yaşanan küresel finansal krizler genelde denizcilik sektörünü özelde de denizyolu yük taşımacılığını etkilemiştir. Bu çalışmanın amacı denizyolu yük taşımacılığında piyasa analizi yapmak ve 2007 yılındaki finansal krizin sektördeki firmaların karlılıklarına etkisini incelemektir. Bu amaçla sektörde faaliyet gösteren küresel ölçekli firmaların yıllık olarak yayınladıkları raporlar üzerinden oran analizi yapılarak karlılık ve etkinlik düzeyleri tespit edilerek karşılaştırılmıştır. Sonuç olarak 2007 finansal krizinin denizcilik sektöründeki şirketlerin mali yapısını olumsuz etkilediği belirlenmiştir. Çalışmanın Haziran 2019 itibariyle denizyolu yük taşımacılığının tüm bileşenlerini kapsayan ilk çalışma olması itibariyle Türkçe yazına katkı sağlaması umulmaktadır.

Anahtar Sözcükler: Denizcilik, denizyolu yük taşımacılığı, finansal kriz, piyasa analizi, karlılık

ABSTRACT

MARKET ANALYSIS IN SEA-BORNE FREIGHT TRANSPORTATION AND INVESTIGATION OF THE EFFECT OF 2007 FINANCIAL CRISIS ON THE PROFITABILITY OF COMPANIES IN THE SECTOR

Can TAŞ

Global financial crises in recent years have affected the maritime sector in general and sea-borne freight transportation in particular. The aim of this study is to analyze the effects of 2007 financial crisis on the profitability of companies in the sector and making market analysis in sea-borne freight transportation. To this end, the profitability and efficiency levels were determined and compared with the ratio analysis through the annual reports published by global companies operating in the sector. As a result, it was determined that 2007 financial crisis adversely affected the financial structure of companies in maritime sector. It is hoped that this study will contribute to Turkish literature as it is the first study covering all components of sea-borne freight transportation as of June 2019.

Keywords: Maritime, sea-borne freight transportation, financial crises, market analysis, profitability

ÖNSÖZ

Geçmişten günümüze denizyolu yük taşımacılığı önemini giderek artırmaktadır. Küresel dünya ticaretinin merkezinde yer alması sebebiyle küresel krizlerden doğrudan etkilenmektedir. Firmaların çoğu krizlere hazırlıksız yakalanmakta geçmiş krizlerden dersler çıkarmamaktadır. Kriz öncesi iyimser havanın etkisinde kalan sektörün kriz ihtimalini öngörememesi birçok işletmenin piyasadan çekilmesine neden olmaktadır.

Denizcilik piyasasının en son etkilendiği 2007 küresel krizinde, birçok işletme yeni inşa gemilerini tersanede bırakmak durumunda kalmıştır. Gemilerini teslim alan işletmeler ise gemilerine yükleyecek yük bulamamıştır. Bazı işletmeler krizden az zararla çıkmasını bilmiş hatta krizi yeni fırsatlara çevirmişlerdir. İşletmelerin güncel gelişmeleri takip ederek ve tüketicilere yeni seçenekler sunması gerekmektedir. Yönetim ve yatırım olarak verimlilik terimi, işletmelerin olmazsa olmazı konumuna gelmiştir.

Bu çalışmada sektörde yer alan bazı işletmelere ait bilanço tabloları üzerinden oran analizi kullanılmıştır. Bu sayede işletmelerin karlılıkları ve verimlilikleri incelenmiş olup sektör açısından durum analiz edilmeye çalışılmıştır. Krizin her işletmenin karlılık oranlarını etkilediği görülmüş olup krizin etkilerinin devam ettiği anlaşılmıştır.

Tez çalışma konusunun belirlenmesinde ve çalışmanın hazırlanma sürecinin her aşamasında bilgisini, tecrübesini ve değerli zamanını esirgemeyerek bana her fırsatta yardımcı olan saygıdeğer danışman hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Ömür KIZILGÖL ve yüksek lisans öğrenimim boyunca bana katkılarından dolayı değerli hocalarım Sayın Prof. Dr. Mustafa SARI ve Doç. Dr. Alper KILIÇ'a teşekkürlerimi bir borç bilirim. Ayrıca her türlü maddi manevi desteği sağlayan eşim Olga TAŞ'a ve aileme çok teşekkür ederim.

Can TAŞ

Bandırma 11.06.2019

İÇİNDEKİLER

Sayfa

TEZ ONAY SAYFASI	ii
ETİK BEYAN SAYFASI	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar	x
ŞEKİLLER	xi
GRAFİKLER	xii
KISALTMALAR	xv
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	
DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI VE PİYASA ANALİZİ	
1. DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI.....	3
1.1. Tramp Taşımacılık Piyasası.....	6
1.2. Düzenli Hat Taşımacılık Piyasası.....	7
2. PİYASA ANALİZİ.....	9
2.1. Dünya Deniz Ticareti.....	9
2.1.1. İhracat Miktar Endeksi.....	11
2.1.2. Baltic Kuru Yük Endeksi.....	12
2.1.3. Düzenli Hat Taşımacılığı Bağlantı Endeksi.....	14
2.1.4. Emtia Fiyatları Endeksi.....	17
2.1.5. Tarımsal Hammadde Fiyat.....	18
2.1.6. Metal Fiyat Endeksi.....	19
2.1.7. Endüstriyel Girdi Fiyat Endeksi.....	20
2.1.8. Kömür Fiyat Endeksi.....	21
2.1.9. Ham Petrol Fiyat Endeksi.....	26
2.1.10. Doğalgaz Fiyat Endeksi.....	30
2.1.11. Gıda Fiyat Endeksi.....	33
2.1.12. Hububat Fiyat Endeksi.....	34
2.2. Deniz Ticaret Filosu.....	35
2.2.1. Dünya Dökme Yük Gemi Piyasası.....	39
2.2.2. Dünya Genel Kargo Gemi Piyasası.....	40
2.2.3. Dünya Konteyner Gemi Piyasası.....	41

2.2.4. Dünya Tanker Gemi Piyasası.....	51
2.2.5. Dünya Gemi İnşa Piyasası.....	55

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK YAPISI VE FİNANSAL KRİZLER

1. DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK YAPISI VE FİNANSAL KRİZLER.....	69
1.1. Denizcilik Piyasasını Etkileyen Değişkenler.....	69
1.2. Gider, Gelir Ve Nakit Akışı.....	73
1.3. Gemilerin Ve Denizcilik Şirketlerinin Finansmanı.....	75
2. 2007 YILINDA BAŞLAYAN FİNANSAL KRİZ.....	76

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

2007 KRİZİNİN FİRMALARIN KARLILIKLARINA ETKİSİNİN İNCELENMESİ

1. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ.....	81
1.1. Araştırmada Kullanılan Yöntemler.....	81
1.1.1. Oran Analizi	81
1.2. Literatür Taraması.....	85
2. FİRMA KARLILIKLARININ İNCELENMESİ.....	87
2.1. Maersk.....	87
2.2. Mol.....	88
2.3. Cosco.....	89
2.4. Evergreen.....	89
2.5. Seaspn.....	90
2.6. Oocl.....	91
2.7. Euroseas.....	91
2.8. Capital Product Partners.....	92
2.9. Star Bulk.....	93
2.10. Golden Ocean.....	94
2.11. Globus Maritime Ltd.....	94
2.12. Euronav.....	95
2.13. Frontline Ltd.....	96
2.14. Dht Holdings.....	96
2.15. Nordic American Tanker.....	97
2.16. Kirby Corporation.....	98
2.17. Firmaların ROA ve ROE Değerlerinin Karşılaştırılması.....	99
3. DÜNYA DENİZ TİCARETİNDE KULLANILAN ENDEKSLERİN FİRMALARIN ROA VE ROE DEĞERLERİYLE OLAN İLİŞKİSİ	108

SONUÇ	110
KAYNAKLAR	113
ÖZGEÇMİŞ	123



TABLULAR

Tablo 1 : Uluslararası Deniz Ticaretinin Yıllara Göre Değişimi (Milyon ton).....	9
Tablo 2 : Dünya Ticaret Filosunun Gemi ve Tonaj Miktarı 2000-2017 Arasında.....	35
Tablo 3 : Ülkeler Bazında Dünya Gemi Filosunun 2017 Yılındaki Verileri	38
Tablo 4 : Ülkeler Bazında Konteyner Gemi Filosu 2017 Yılındaki Verileri.....	46
Tablo 5 : Dünya Üzerindeki En Büyük 50 Konteyner Şirketi 2017 Yılındaki Verileri.....	47
Tablo 6: 2017 Yılındaki Yeni İnşa Gemi Teslim Tipleri ve Ülkelere Göre Dağılımı.....	55
Tablo 7. : 2010-2014 Yılları Arasındaki Bölgelere Göre Yeni İnşa Gemi Teslim Tonaj Dağılımı.....	55
Tablo 8 : Maersk Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	87
Tablo 9 : Mol Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	88
Tablo 10 : Cosco Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	89
Tablo 11 : Evergreen Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	90
Tablo 12 : Seaspan Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	90
Tablo 13 : Oocl Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	91
Tablo 14 : Euroseas Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	92
Tablo 15 : Capital Product Partners Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	92
Tablo 16 : Star Bulk Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	93
Tablo 17 : Golden Ocean Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	94
Tablo 18 : Globus Maritime Ltd. Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	95
Tablo 19 : Euronav Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	95
Tablo 20 : Frontline Ltd. Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	96
Tablo 21 : Dht Holdings Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	97
Tablo 22 : Nordic American Tanker Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	97
Tablo 23 : Kirby Corporation Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018.....	98
Tablo 24 : Endekslerle Firmaların ROA ve ROE Değerleriyle Olan İlişki	109

ŞEKİLLER

Şekil 1 : Denizcilik Piyasasını Etkileyen 10 Değişken69



GRAFİKLER

Grafik 1 : 2000-2018 Yılları Dünya Deniz Ticareti Yük Bazında Taşınan Ton-Mil Verileri.....	10
Grafik 2 : 2000-2018 Yılları Dünya İhracat Miktar Endeksi Verileri	12
Grafik 3 : 2000-2018 Yılları Baltık Kuru Yük Endeksinin Verileri	14
Grafik 4 : 2000 -2018 Yılları Düzenli Hat Taşımacılığı Endeksindeki İlk 10 Ülke ve Türkiye'nin Verileri.....	16
Grafik 5 : 2000-2018 Yılları Emtia Fiyatları Endeksinin Verileri.....	18
Grafik 6 : 2000-2018 Tarımsal Hammadde Fiyat Endeksinin Yılları Verileri	19
Grafik 7 : 2000-2018 Metal Fiyat Endeksinin Yılları Verileri.....	20
Grafik 8 : 2000-2018 Endüstriyel Girdi Fiyatları Endeksinin Yılları Verileri	21
Grafik 9 : Kömür Fiyat Endeksinin 2000-2018 Yılları Verileri	22
Grafik 10 : Dünya Kömür Üretimi 2000-2018 Yılları Verileri.....	23
Grafik 11 : Dünya Kömür Tüketimi 2000-2018 Yılları Verileri.....	24
Grafik 12 : Dünya'ya Hakim 4 Pazara Ait Kömür Fiyatı 2000-2018 Yılları Verileri..	25
Grafik 13 : Ham Petrol Fiyat Endeksi 2000-2018 Yılları Verileri.....	26
Grafik 14 : Ham Petrol Üretim Miktarları 2000-2018 Yılları Verileri.....	27
Grafik 15 : Petrol Ürünleri Tüketim Miktarları 2000-2018 Yılları Verileri.....	28
Grafik 16 : Ham Petrol Fiyatları 2000-2018 Yılları Verileri.....	29
Grafik 17 : Doğalgaz Fiyat Endeksi 2000-2018 Yılları Verileri.....	30
Grafik 18 : Doğalgaz Üretim Miktarları Miktarları 2000-2018 Yılları Verileri.....	31
Grafik 19 : Doğalgaz Tüketim Miktarları 2000-2018 Yılları Verileri.....	32
Grafik 20 : Gıda Fiyat Endeksi 2000-2018 Yılları Verileri.....	33
Grafik 21 : Hububat Fiyat Endeksi 2000-2018 Yılları Verileri.....	35

Grafik 22 : 2000-2017 Yılları Arasında Dünya Gemi Filosu ve Deniz Ticareti Değişimi Oranları.....	36
Grafik 23 : Gemi Tiplerine Göre Yüzdelik Tonaj Oranları 1980-2018.....	37
Grafik 24 : Dünya Dökme Yük Gemi Tonajı 2000-2018 Yılları Arasında	39
Grafik 25 : Dünya Genel Kargo Gemi Tonajı 2000-2018 Yılları Arasında	40
Grafik 26 : Dünya Konteyner Gemi Tonajı 2000-2018 Yılları Arasında	41
Grafik 27 : Dünya Petrol Tankeri Gemi Tonajı 2000-2018 Yılları Arasında.....	51
Grafik 28 : Dünya Gemi İnşa Sipariş Tonajları 2000-2017.....	58
Grafik 29 : 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların ROA Değerlerinin Karşılaştırılması.....	99
Grafik 30 : 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların ROA Değerlerinin Karşılaştırılması (Euroseas Firması Hariç).....	100
Grafik 31 : 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROA ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması.....	100
Grafik 32 : 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların ROE Karşılaştırılması.....	101
Grafik 33 : 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların ROE Karşılaştırılması (Euroseas Firması Hariç).....	101
Grafik 34 : 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROE ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması.....	102
Grafik 35 : 2007-2018 Yılları Filosunda Dökme Yük Gemi Bulunan Firmaların ROA Karşılaştırılması.....	102
Grafik 36 : 2007-2018 Yılları Filosunda Dökme Yük Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROA ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması.....	103
Grafik 37 : 2007-2018 Yılları Filosunda Dökme Yük Gemi Bulunan Firmaların ROE Karşılaştırılması.....	103
Grafik 38 : 2007-2018 Yılları Filosunda Dökme Yük Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROE ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması.....	104

Grafik 39 : 2007-2018 Yılları Filosunda Tanker Tipi Gemi Bulunan Firmaların ROA Karşılaştırılması.....	104
Grafik 40 : 2007-2018 Yılları Filosunda Tanker Tipi Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROA ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması.....	105
Grafik 41 : 2007-2018 Yılları Filosunda Tanker Tipi Gemi Bulunan Firmalar ROE Karşılaştırılması.....	105
Grafik 42 : 2007-2018 Yılları Filosunda Tanker Tipi Gemi Bulunan Firmalar ROE Karşılaştırılması (Frontline Ltd. Firması Hariç).....	106
Grafik 43 : 2007-2018 Yılları Filosunda Tanker Tipi Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROE ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması.....	106
Grafik 44 : 2007-2018 Yılları Kirby Corporation ROA ve ROE Karşılaştırılması...	107
Grafik 45 : 2007-2018 Yılları Tüm Sektörlerin Ortalama ROA Değeri.....	107
Grafik 46 : 2007-2018 Yılları Tüm Sektörlerin Ortalama ROE Değeri.....	108

KISALTMALAR

A.B.D.	: Amerika Birleşik Devletleri
BP	: British Petroleum
CMA CGM	: Compaigne Maritime d’Afferetement - Compaigne Generale Maritime
COSCO	: China Ocean Shipping Company
DWT	: Deadweight Tonnage
FAO	: United Nations Food and Agricultural Organization (Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü)
IMF	: International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
ISL	: Institute of Shipping Economics and Logistics (Denizcilik Ekonomisi ve Lojistik Enstitüsü)
LNG	: Liquefied Natural Gas (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz)
LPG	: Liquefied Petroleum Gas (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı)
MOL	: Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines
M.Ö.	: Milattan Önce
M.S.	: Milattan Sonra
OOCL	: Orient Overseas Container Line
OPEC	: Organization of Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)
ROA	: Return on Assets (Varlıkların Karlılığı Oranı)
ROE	: Return on Equity (Öz Kaynakların Karlılığı Oranıdır)
RORO	: Roll on – Roll off (Tekerlekli araçların vinç olmadan gemiye binebildiği taşıma şekli)
SUV	: Sport Utility Vehicle (Spor Amaçlı Taşıt)
TEU	: Twenty-Foot Equivalent Unit (Yirmi fit Konteyner Eşdeğer Birimi)
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development (Birleşmiş Milletler Ticaret Ve Kalkınma Konferansı)
WTO	: World Trade Organization (Dünya Ticaret Örgütü)
VLCC	: Very Large Crude Carrier (Çok Büyük Ham Petrol Taşıyıcı)

GİRİŞ

Denizyolu yük taşımacılığı, kökeni 5000 yıl öncesine dayanan, günümüzde ise güvenilir olmasının yanında diğer taşımacılık türlerine göre maliyetler açısından daha uygun, taşınan miktar ve gidilen yol kıstasına göre en düşük seviyede çevreyi kirleten taşımacılık türüdür. Bundan dolayıdır ki küresel dünya ticaretinin %80'i deniz yoluyla yapılmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, denizcilik piyasasındaki kriz koşullarında ve normal dönemlerde firmaların yıllık raporları üzerinden karlılık analizi yaparak firmaların ne kadar verimli yönetildiğini ve yapılan yatırımların karlılıklarını ölçmektir. Taşıdığı yük türü fark etmeden sektördeki bazı firmaların, hissedarlarıyla paylaştığı 2007 ve 2018 dönemleri arasındaki raporları inceleyip karlılık üzerinden verimlilik konusunda inceleyip fikir sahibi olmaktır.

İlk bölümde denizyolu yük taşımacılığı genel hatlarıyla anlatılmıştır. Düzenli hat ve düzenli olmayan taşımacılıktan bahsedilmiştir. Denizcilik piyasasındaki ana bileşenlerle ilgili dönemsel veriler paylaşılmıştır. Küresel ticarete taşınan temel yüklerle ilgili rakamlar ve navlun fiyatlarını belirleyen endekslerin yıllık değerlerine yer verilmiştir. Deniz ticaret filosunun tonaj, gemi tipi ve ülke temelinde dağılım oranları açıklanmıştır. Denizcilik piyasasına hakim olan en büyük 50 konteyner firması listesi sunulmuştur. Gemi inşa sektörü de sipariş ve teslim sayıları üzerinden incelenmiştir.

İkinci bölümde ise denizyolu yük taşımacılığı piyasasının ekonomik yapısından ve piyasayı etkileyen faktörlerden söz edilmiştir. 2007 yılında başlayan kriz ve piyasadaki riskler ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde ise uluslararası piyasadaki 16 firmanın hissedarlarıyla paylaştığı 2007-2018 arasındaki yıllık raporlar sayesinde karlılık analizi yapılarak şirketlerin ne kadar verimli yönetildiği konusu üzerinde çalışılmıştır. Kriz döneminin şirketlerin karlılığına etkisi incelenmiştir.

Bu alışmada Şirket raporları üzerinden içerik analizi yapılarak karlılık analizi verileri toplanması suretiyle Şirketlerin kıyaslanması yapılmıştır. Toplanan verilerle kriz döneminde ve normal dönemdeki Şirketlerin performansı incelenmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI VE PİYASA ANALİZİ

1. DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI

Denizyolu taşımacılığının sözlük anlamı yüklerin ve/veya yolcuların, gemiler vasıtasıyla kısmen veya tamamen denizde üstlendiği seferlerde yaptığı herhangi harekettir (www.stats.oecd.org, 2003). Özellikle sanayi hammaddesi gibi çok büyük miktarlardaki yüklerin denizyolu taşımacılığıyla bir yerden bir yere taşınması sağlanır. Bu taşımının güvenilir olması, yük ziyanının çok az düzeyde olması, taşınan miktar ve gidilen yola göre diğer taşımacılık türlerine kıyasla çevreyi en düşük seviyede kirletmesi ve harcanan enerjinin az olması, demiryoluna göre 3,5, karayoluna göre 7, havayoluna göre 14 kat daha ucuz olması sebebiyle en çok tercih edilen taşımacılık türüdür (www.gisbir.com, 2013). Dünya ticaretindeki önemine bakacak olursak, küresel ticaretin yüzde 80'i denizyoluyla yapılmaktadır. Bu oran gelişmekte olan ülkelerde yüzde 90'a varmaktadır (www.unctad.org, 2015).

Denizyolu taşımacılığının avantajlarından bahsedecek olursak (www.lorecentral.org, 2018):

- Gemiler diğer taşıma türlerinde kullanılan araçlardan daha fazla taşıma kapasitesi sunmaktadır. Bir defa da bir yerden bir yere daha fazla yük taşınmasına imkan sağlamaktadır.
- Denizyolu taşımacılığı daha rekabetçi navlunlar sayesinde ekonomiktir. Bu nedenle gözlemlenebilecek tek zorluk olarak yakıt masraflarını söylenebilir. Uzun mesafelerde ulaşım göz önünde bulundurulduğu zaman en ekonomik kavramının devam ettiğini görülür.
- Olumsuz hava koşulları havayolu taşımacılığında çok sayıda uçağın kalkışını ve varışını etkileyebilir. Fakat denizyolu taşımacılığının etkilenme oranı çok daha azdır.

- Denizyolu taşımacılığında taşınan yük cinslerinin çok çeşitli olması ve bir kısıt bulunmaması bize sunduğu güzel bir seçenektir. Örnek vermek gerekirse havayolu taşımacılığında dökme sıvı ve tehlikeli yük taşınmamaktadır. Kara taşımacılığında ise kıtalararası taşıma engeli karşımıza çıkmaktadır.
- Ulaşılabilirlik açısından bakılırsa dünyanın 4'te 3'nün sularla kaplıdır. Bu sayede yüksek bir ulaşılabilirlik avantajına sahiptir.
- Denizyolu taşımacılığının gelişimi için yapılan yatırım maliyetleri kanal açılması hariç düşük seviyededir.
- Daha çevreci taşımacılık yöntemidir. Karbondioksit salınımına bakacak olursak diğer taşıma türlerine göre en düşük salınım oranına sahiptir. Çevreye verdiği zarar açısından tanker gemilerinin kazalarını göz ardı edersek denizyolu taşımacılığı en az seviyede zarar vermektedir.
- Pahalı altyapı masrafları yoktur.
- Farklı türde gemilerin bulunması taşınabilen yük çeşitliliğini artırmaktadır.

Avantajları olduğu gibi dezavantajları da mevcuttur (<https://www.lorecentral.org>, 2018):

- Gümrük acentelerinin ihtiyaç duyduğu izin ve evrak sayılarının fazlalığı diğer taşımacılık türlerinin aksine bu alanda denizyolunu bir numara yapıyor.
- Teslim sürelerinin diğer taşımacılık türlerine göre daha uzun olması.
- Teslim tarihlerinin ertelenmesi diğer taşımacılık türlerinde de yaşansa denizyolu taşımacılığında ertelenen süre büyüklüğü daha fazla olduğundan stoklanması gereken yükle yapılan işin aksamasına neden olabilir. Bu da şirket için müşteri kaybına yol açmaktadır.
- Limanların erişilebilirliğinin kısıtlı olması yani her geminin limana yanaşamaması durumu ve geminin yüklemesini veya tahliyesini sağlayacak uygun ekipmanların limanda olmamasından dolayı ürün teslimatı yapılamaz hale gelir.

- Seferlerin sıklığı bazen yük teslimatlarında gecikmelere yol açabilir. Bir geminin sefere hazırlanması diğer taşımacılık türlerindeki araçlardan daha uzun zaman gerektirir.

Denizyolu yük taşımacılığı küresel ekonominin can damarıdır. O olmadan kıtalararası ticaret, ve hammadde taşımacılığı yapılamazdı. Uygun fiyatlı yiyeceklerin ve mamul ürünlerin ithalatı ile ihracatı yapılamazdı (<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>, 2018). Denize kıyısı olmayan ülkelerin denize kıyısı olan ülkelere göre ticaretleri ve büyümeleri daha yavaş olur. Bunun nedeni fazladan gerçekleşen taşıma seçenekleriyle maliyetlerin daha fazla olmasıdır. Bu yüzden denize kıyısı olmayan gelişmekte olan 31 ülkenin 16'sının dünyanın en fakir ülkeleri arasında yer almaktadır (www.worldbank.org, 2018).

Denizyolu taşımacılığının kökeni 5000 yıl öncesine dayanmaktadır. Mezopotamya, Bahreyn ve Batı Hindistan arasında yağ, bakır ve fildişi ticareti yapıldığı bilinmektedir (Stopford, 2009:7). Akdeniz'de başlayan ticaret sayesinde M.Ö. 2700' de Lübnan'ın Tyre şehri batı ile doğunun kesişim noktasında olduğu denizcilik açısından süper şehir ünvanını almıştır (Stopford, 2009:8). M.Ö. 375'e gelindiğinde Akdeniz'de ticaret daha da yoğunlaşmıştır. Bunda Karadeniz'den Batı Avrupa'ya olan seferlerin payı büyüktür. M.S. 390'da Roma Devleti'nin doğu ve batı olmak üzere 2'ye bölünmesiyle Batı Akdeniz ve Batı Avrupa sularında ticaret yapmak güçleşmiştir. M.S. 1000'lerde Kâşiflerin yaptığı destansı deniz seferleri denizyolu taşımacılığına yeni ufuklar açtı.

Bu keşif ruhu ileride supertankerler, konteyner gemileri ve özel amaçlı gemilerden oluşan insan başına yılda 1 ton yükün taşındığı büyük ve karmaşık filo oluşturulmasını sağladı. 2004 yılında denizcilikteki canlanma yatırımcılarına dünyanın en zengin insanlarından biri olma fırsatını sundu. Denizyolu taşımacılığına yatırım yapanları ekonomistler için ilginç kılan ise, risklerle boğuşanların bu kadar belirgin olduğu ve riske karşı yapılan faaliyetlerin iyi belgelendirildiği bir ortamda teori ve uygulamanın harmanlanmasıdır. Piyasa koşullarını düzgün hesaplayamamak, yatırımcılara 1973 yılında 100 milyon tonluk tanker filosu siparişi yaptırmamasına yol açtı Talep olmaması

sebebiyle bazı siparişler tersanede inşası bittikten sonra yük beklemeye başladı. Gemilerin çok az bir kısmı tam verimlilikle yük seferlerine başlayabildi. Gemi sayılarının azalması navlun oranlarının tavan yapmasına sebep olur ve bu da 1973'te ve 2004 ile 2008 arasındaki gibi ekonomik patlamaya sebep olur. Genellikle mal teslimleri ekonomik olarak ortalama değerinde gerçekleşir. Şaşırtıcı şekilde son yıllarda bu ortalama değer biraz artmıştır. Çünkü denizyolu yük taşımacılığı, tarih boyunca bazen kademeli bazen de bir anda sürekli değişmekte olan çok eski bir endüstridir. Geçmişten dersler çıkarılması için karşımızda benzersiz fırsatlar mevcut. Binlerce yıllık ekonomik geçmişe baktığımızda denizcilik endüstrisi haricinde ekonomi merkezinde rol alan başka hiçbir endüstri bulunmamaktadır (Stopford, 2009:3-4).

1.1. TRAMP TAŞIMACILIK PİYASASI

Tramp gemilerin amacı, okyanuslar arası hareket gerektiren malları uygun ve ekonomik bir yolla taşınmasını sağlamaktır. Tramp taşımacılığın anahtar özelliklerinden biri, dünyanın her yerinde yük aramak ve dünya deniz ticaretinin ihtiyaçlarının karşılanması için esneklik sağlamaktır. (Kendall, 1986:12).Tramp tipi gemi, sabit bir taşıma hattı olmayan ve esas olarak dökme yük taşıyan herhangi bir gemi olabilir. Bir veya daha fazla limandan yük alıp ve yine aynı şekilde bir veya daha fazla limana bu yükleri boşaltabilir. Tramp gemiler, nerede yük bulabileceklerine bağlı olarak bir yerden diğerine giderler. Tramp taşımacılıkta çoğunlukla bir göndericinin bir yükü taşınır. Tramp pazarında yükler şartları ve koşulları genellikle duruma göre müzakere edilen navlun oranlarında taşınır.

Tramp gemileri, birçok endüstri tarafından kullanılan kuru dökme yük taşırlar. Dökme yükler kuru ve sıvı dökme yükler olarak sınıflandırılabilir. Sıvı dökme yüklerin talebine tanker taşımacılığı hizmet etmektedir. Sıvı dökme yüklerin taşınması için tasarlanan gemilere tanker denir. Tankerlerde taşınan ana yükler sıvı veya gazdır. Sıvılaştırılmış petrol gazı(LPG) taşımak için tasarlanmış gemiler LPG taşıyıcıları, sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) taşımak için üretilmiş gemiler de LNG taşıyıcıları olarak adlandırılır. Tankerlerin ve tramp gemilerin tasarımı ve inşaatı taşıdıkları yüklerden

dolayı birbirinde farklıdır. Örneğin, tankerlerin yükleme ve tahliye sırasında kullandığı pompa ve devreleri tramp gemilerde görmeyiz. Tankerler ve tramp gemiler arasındaki bir başka ayırt edici özgün farklılık fiziksel boyutlarıyla ilgilidir. Ölçek ekonomileri sayesinde, bir gemi yük taşıması için ne kadar büyükse, birim maliyeti de o kadar düşük olur. Genel olarak, tankerler, dökme gemilerden daha büyük olur. Tanker nakliyesi, operasyon verimliliğini artırmak için gemi büyüklüğü kavramını kullanan ilk nakliye tiplerindedir. Buna bir örnek vermek gerekirse, çok büyük ham petrol taşıyıcıların yük taşıma kapasitesi 300.000 dwt'yi aşmaktadır (Lun, 2010:4)

1.2. DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIK PİYASASI

Düzenli hat taşımacılığının ana görevi, belirli rotalardan ve düzenli olarak taşınan yüklerin, düzenli taşıma talebini karşılamaktır. Düzenli hat taşımacılığı yapan firmalar, yükleme ve boşaltma limanlarında yayınlanmış belirli zaman çizelgeleriyle ve önceden kabul edilmiş taşıma koşullarına göre çalışırlar. Aslında bu tip gemiler, farklı göndericilerden yollanan çok sayıda farklı sevkiyattan oluşan yükler ile uluslararası deniz ticaretinin trenleri gibi çalışırlar (Farthing ve Brownrigg,1997). Düzenli hat taşımacılığındaki yükler genellikle tamamen veya kısmen imal edilmiştir. Bu yükler çoğunlukla konteynerlerde taşınır. Konteynerleştirme, konteyner elleçmesinin yapıldığı limanlarda bir zorunluluk olarak görünüyor. Yeni bir taşımacılık çeşidi olan bu iş kolunda başarı sağlamak için konteyner elleçleme tesislerinin kurulması şarttır (Notteboom 2002). Düzenli hat taşımacılığındaki gemiler tramp gemilerden daha pahalı gemilerdir. Çünkü onların inşa ve gemi işletme masrafları tramp gemilere göre genellikle daha yüksektir. Örneğin tramp gemilerden daha hızlıdır. Konteyner gemilerinin yük için ayrıştırılmış bölmeleri vardır. Konteynerler bu bölmelerde dikey olarak düşer ve istiflenebilirler. Ayrıca bu bölmelerin kapaklarının üstünde de bir çok konteyner sıralanabilir. Gemi personelinin kamaralarının bulunduğu yaşam mahalli tramp gemilere göre daha büyük ve konforlu olur. Taşınan yükler bir çok farklı göndericiye ait olduğu için limanlardaki idari süreçler farklı ve karmaşıktır. Sonuç olarak, hem inşa hem de işletim masrafları yüksektir (Lun, 2010:5).

Düzenli hat taşımacılığındaki en önemli teknik gelişme, deniz taşımacılığının birleştirilmesi ile olmuştur. 1960'lı yıllarda, geleneksel dökme yük taşımacılık sistemi dünyada giderek artan ticaret hacmiyle baş edememeye başlamıştır. Endüstrideki insanlar bu taşımacılık yönteminin artık eskidiğini ve yenilenmesi gerektiğini gördüler. Bu sorunların üstesinden gelmek için, paletleme ve konteynerleme yöntemleri yük akışını hızlandırması vaadiyle tanıtıldı. Genel yüklerin, standartlaştırılmış birimlere konulmasının çok geniş ve kapsamlı etkileri oldu. 1960'ların başında, Avrupa'dan Amerika Birleşik Devletleri'ne gönderilen mallar varış limanına ulaşması aylar alıyordu. Fakat yirmi yıl sonra, İngiltere'den fabrikadan çıktıktan birkaç gün sonra, bir konteyner vagonu içinde Amerika Birleşik Devletleri'nin doğusunda yer alan bir limana varabilmekteydi. Değerli yükler de hasar görmeden ve hacedilmeden, en az gecikme süresi ve fiziksel çabayla demiryoluna aktarılabilirdi. Kısacası, denizcilik endüstrisi kendi temel sorunlarını çözmek için bu yöntemi kullanıp küresel ekonominin gelişmesi için de engelleri aşmış oldu.

Dökme yük taşımacılığındaki devrim de bunun gibi geniş bir çevreyi etkilemiştir. Yüksek hızlı yük elleçleme sistemlerinin geliştirilip deniz yolu yük taşımacılık sistemine de bütünleştirilmesiyle dökme yüklerin taşıma maliyetleri düşmüştür. Öyle ki denizyolundaki gelişmeler sayesinde binlerce kilometre uzaklıkta bir yere taşınan yükün masrafı demiryolunu kullanarak birkaç yüz kilometre uzaklıktaki bir yere taşınan yüklerin masrafından daha az hale gelmiştir. Bu değişimde daha büyük gemiler önemli rol oynamışlardır. 1945'ten 1995'e kadar 50 yıllık bir sürede petrol tankerleri yirmi kat daha büyümüş olup kuru yük gemileri ise on ila on beş kat daha büyümüştür. Gelişmiş limanlarda denizyolu taşımacılığı ile gelen yüklerin karadaki taşımacılığındaki yöntemlerle bütünleşmesi dönüşümü tamamlamıştır (Branch, 1997:4)

2. PİYASA ANALİZİ

Denizcilik sektöründe piyasa analizinin yapılabilmesi için dünya deniz ticareti değerlerinin, ticaretteki fiyatları ve miktarları etkileyen endeksleri ve ticareti yapacak olan filonun yapısı hakkında bazı bilgiler gerekmektedir.

2.1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

Deniz ticareti son 50 yılda olağanüstü bir gelişme göstermiştir. Denizyolu taşımacılığının yük taşımacılığındaki payı % 80 ile % 90 arasında değişmektedir. % 90'a yakın ticaret oranları gelişmekte olan ülkelerde görülmektedir. Düşük bölge içi ticaret hacmini içeren yapılar kara taşımacılığı ve hava taşımacılığı için sınırlı alan bırakmaktadır. Deniz ticareti, toplam dünya ticaret değerinin %60'ı ile %70'ini oluşturmaktadır (www.unctad.org, 2018)

Tablo 1. Uluslararası Deniz Ticaretinin Yıllara Göre Değişimi (Milyon ton yüklenmiş)

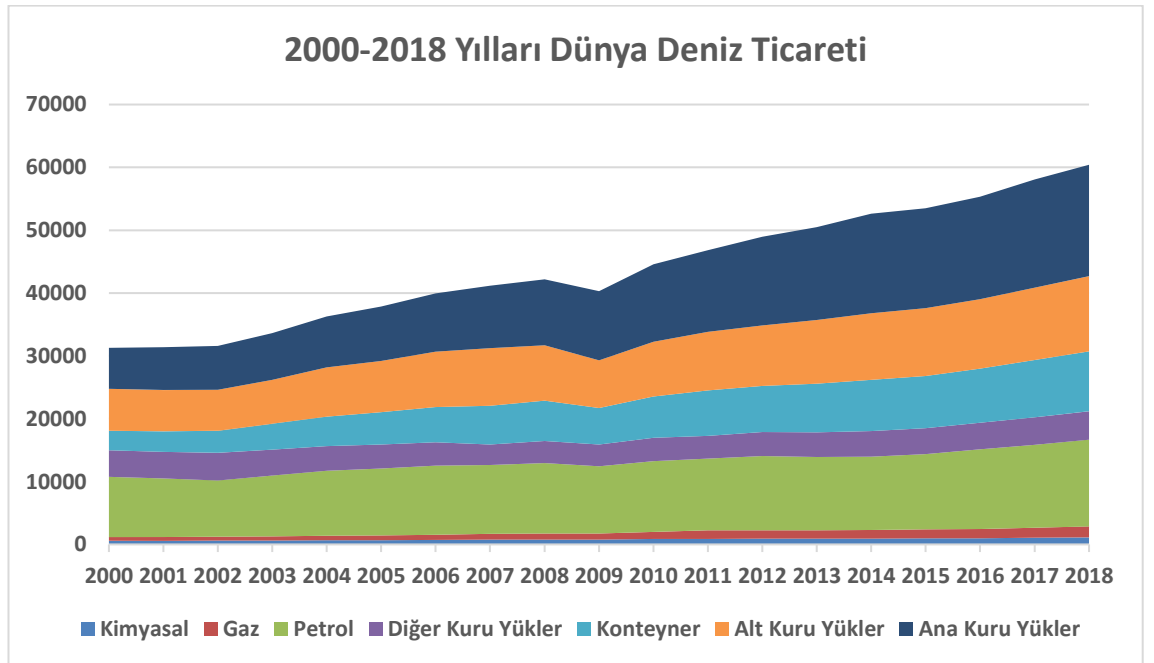
Yıl	Ham Petrol, Petrol Ürünleri & Gaz	Ana Dökme Yükler*	Ana Dökme Yük Harici Dökme Yükler**	Toplam (Bütün Yükler)
1970	1440	448	717	2605
1980	1871	796	1037	3704
1990	1755	968	1285	4008
2000	2163	1295	2526	5984
2001	2177	1331	2513	6021
2002	2139	1352	2629	6120
2003	2226	1475	2799	6500
2004	2318	1587	2941	6846
2005	2422	1711	2976	7109
2006	2698	1713	3289	7701
2007	2747	1840	3447	8034
2008	2742	1946	3541	8229
2009	2642	2022	3194	7858
2010	2772	2259	3378	8409

2011	2794	2392	3599	8785
2012	2841	2594	3762	9197
2013	2829	2761	3924	9514
2014	2825	2988	4030	9843
2015	2932	2961	4131	10024
2016	3055	3041	4193	10289
2017	3146	3196	4360	10702

Kaynak: UNCTAD 50 Years of Review of Maritime Transport, 1968-2018, s.5 (Review Of Maritime Transport 2005, s.5)

*Ana dökme yükler demir cevheri, tahıl, kömür, boksit/alüminyum oksit ve fosfat kapsar. 2006 yılından itibaren ana dökme yükler demir cevheri, tahıl ve kömür olarak güncellenmiştir.

** 2006 yılından itibaren bu kategoriye boksit/alüminyum oksit ve fosfat da dahil olmuştur.



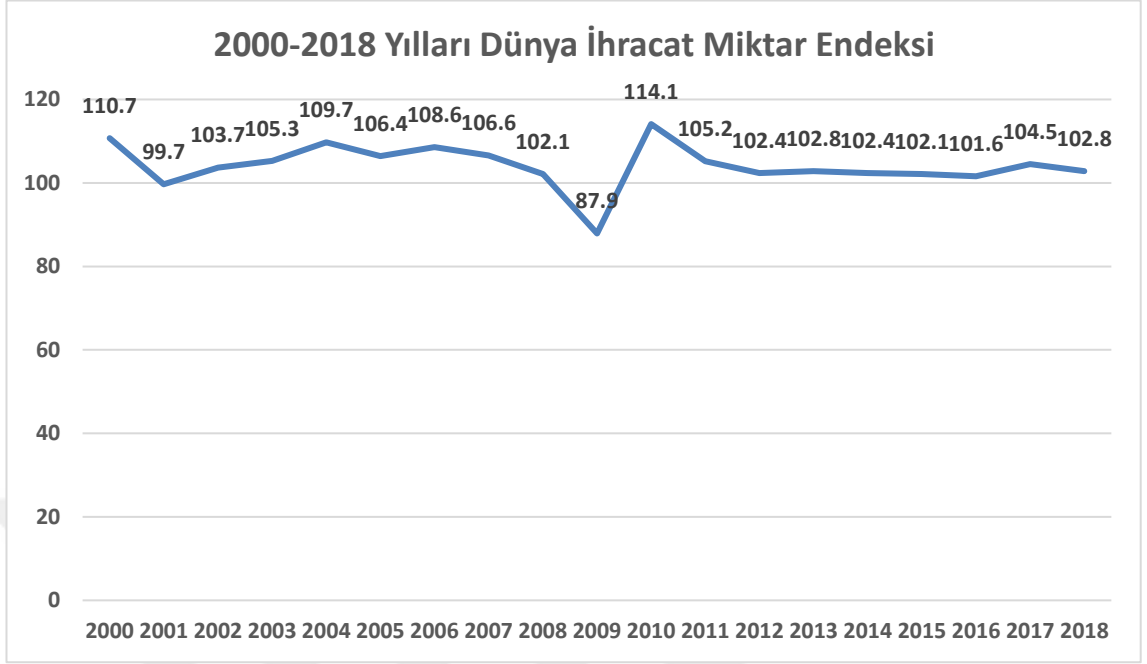
Grafik 1. 2000-2018 Yılları Dünya Deniz Ticareti Yük Bazında Taşınan Ton-Mil Verileri

Kaynak: (UNCTAD Review of Maritime Transport 2018, s.9)

Grafik 1’de kat edilen mesafeleri ve kullanılan gemi kapasiteleri verilerinin işlenmesiyle dünya deniz ticaretini ton-mil cinsinden yansıtmaktadır. 2017’de yüzde artışla tahminen 58.098 milyar tona ulaşmıştır. Büyümenin büyük kısmı denizyolu taşımacılığına büyük fayda katkı sağlayan ham petrol ve kömürden kaynaklanmaktadır. Ham petrol ticareti ton-mil büyümesine % 17,5 oranlık, ana kuru yükler ise 3’te 1’lik oranda, alt kategori kuru yükler ile diğer kuru yükler % 17,7 oranlık, konteyner ise % 17,4 oranında, gaz ve petrol ürünlerinin katkısı ise daha azdır. Ham petrol ve rafine edilmiş petrol ürünleri de tanker ticareti %4,4, ana kuru yükler, %5,5, konteyner ticareti ise 5,6 oranında artmıştır. Alt kategori kuru yükler Gine-Çin arasında boksit ticaretinin de katkısıyla % 4,5 oranında artmasına neden olmuştur (UNCTAD 50 Years of Review of Maritime Transport, 1968-2018, p.8) Alt kategori kuru yükler ise çelik, orman ve tarım ürünleri, gübreler, çimento, petrol kola, boksit ve alümina, hurda ile diğer maden maddeleridir (www.opensea.pro, 2018). Çin’in Batı Asya bölgesinden ziyade Atlantik havzasından daha fazla ham petrol ithalat etmesi ton-mil miktarını artırmıştır. Ham petrol ticareti için ortalama alınan mesafe miktarı 2017 yılı için 5047,9 deniz mili olup bu miktar 2016 yılında 4941,1 deniz milidir. 2017 yılında doğalgaz ton-mil miktarı Çin’in Amerika Birleşik Devletleri’nden yaptığı ithalatın artmasıyla % 11,6 oranında artmıştır (UNCTAD 50 Years of Review of Maritime Transport, 1968-2018, p.7).

2.1.1. İhracat Miktar İndeksi

Dış ticaret endeksi, dış ticarete konu olan malların birim değer ve miktarlarındaki değişimin ölçüsüdür. İhracat ve ithalat ayırımında hesaplanmaktadır. Miktar endeksi ise ihracat ve ithalat miktarlarındaki değişimin ölçüsüdür (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2018). İhracat miktar endeksi ihracat miktarlarındaki değişimleri gösterir. Fiziksel hacim indeksleri olarak da ifade edilebilir. Grafiklerde bir önceki yılın ya da grafiğin başladığı yılın değeri 100 olarak kabul edilir (www.iktisatsozlugu.com, 2018).



Grafik 2. 2000-2018 Yılları Dünya İhracat Miktar Endeksi Verileri

Kaynak: www.data.wto.org, (t.y.)

Grafik 2'ye baktığımızda en fazla düşüşün %32,9'luk oranla 2009 yılında gerçekleştiğini görüyoruz. 2009 yılını %16,4'lük düşüşle 2012 yılı , %14,9'luk düşüşle 2001 yılı ve %13,5'luk düşüşle 2015 yılları takip etmektedir. Bu düşüşler dünya ticaretinde baskın rol oynayan deniz ticaretini de olumsuz etkilemiştir. Fakat düşüşlerin yaşandığı yıllardan sonra hızla toparlanma sürecine girilmiş olup denizyolu taşımacılığı da bundan olumlu olarak etkilenmiştir.

2.1.2. Baltık Kuru Yük Endeksi

Baltık Kuru Yük Endeksi bir grup tüccar ve tacir tarafından 1744 yılında Londra'da kurulmuştur. Bu endeks tüm dünya denizlerinde gemi yoluyla taşınan kuru dökme yüklerin ve hammaddelerin taşınma fiyatlarını belirler. Konteyner ve sıvı yüklerin taşındığı tanker piyasasına dahil olmaz. Belli tatiller haricinde haftanın 5 günü değerler yayımlanır. Dünya üzerinde belirlenmiş 23 rotanın ortalama değerleri alımp capesize, panamax, supramax ve handysize türündeki gemiler için ayrı fiyatlar belirlenir. Bu gemi

türlerinin özelliklerine kısaca değinecek olursak; capesize gemiler, kuru dökme yük taşıyabilen en büyük tonajdaki gemilerdir. 100bin ton üzeri yük taşıyıp Panama ve Süveyş kanallarından boyutları sebebiyle geçemeyen gemilerdir. Dünya kuru yük piyasasının %62'si bu gemiler tarafından taşınır. Bu gemilerle taşınan yükler genellikle demir cevheri ve kömürdür. Panamax türü gemiler 60bin ile 80 bin ton arasında yük taşıyabilir. Dünya kuru yük piyasasının %20'si bu gemiler tarafından taşınır. Supramax türü gemiler 45bin ile 59bin ton arasında yük taşır. Son olarak handysize türü gemiler ise 15bin ile 35bin ton arası yük taşır. Supramax ve panamax türü gemilerle dünya kuru yük piyasasının %18'i taşınmaktadır.

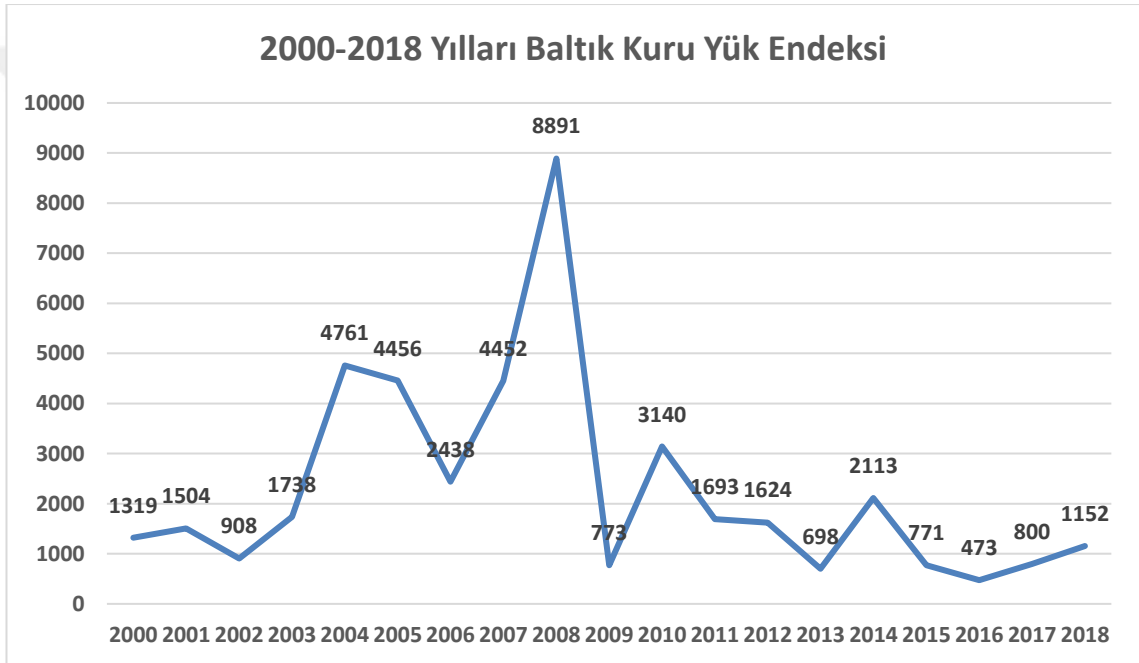
Baltık kuru yük endeksi kuru yük filosunun taşıma kapasitesinin talebiyle yeni inşa kuru yük gemilerinin tedarik miktarının doğrudan ölçüsüdür. Yeni inşa gemilerin 2 yıla yakın inşa süreleriyle değişen küresel ve bölgesel talepler endeks değerini aşağı veya yukarı yönde inanılmaz değişmesine sebep olabilir. Endeks küresel olarak maden cevherlerinin, kömürün, çeliğin ve tahılın arz ve talep miktarlarını belirler. Dünya üzerinde taşınan maden cevherlerinin %95'ini demir cevheri oluşturmakta olup endekste birinci derece öneme sahiptir. İkinci konumda ise kömür yer almaktadır. Endeks bitmiş ürünler için üretim maliyetlerinde kullanılan hammaddelerin taşıma maliyetlerini belirlediği için takip edilmesi gereken ekonomik göstergedir. Bu endeksi oluşturan borsada yaklaşık 600'den fazla şirket vardır. Denizcilik taşıma sözleşmelerinin oluşturulmasında dünya denizcilik pazarı hakkında bilgi alınabilecek tek kaynaktır (www.kitco.com, 2018)

Baltık borsasının üyeleri, brokerlerle navlun fiyatlarının seviyelerini, taşınacak ürüne gemi bulma konusunu, ya da teslimatın süresinin ne kadar olacağıyla teslimat sırasında gemi hızının ayarlanması konularını doğrudan görüşebilme ve iletişim imkanına sahiptirler (https://www.investopedia.com/terms/b/baltic_dry_index.asp, 2018).

Baltık kuru yük endeksinin aşağı ya da yukarı yönlü hareketini etkileyen ekonomik etkenler (www.kitco.com, 2018):

- Dökme kuru yüklerin arz, talep ve fiyatları

- Gemi arzı ve kapasitesi
- Ham petrol ile buna bağılı olarak gemi yakıtlarının fiyatları
- Dökme kuru yüklerin taşınmasında mevsimsellik
- Liman, boğaz ve kanallardaki yoğunluk ve tıkanıklık
- Dünya ekonomisinin gidişatı
- İhracatçı ve ithalatçı ülkelerdeki jeopolitik olaylar, iş sorunları, hava olayları ve kazalar



Grafik 3. 2000-2018 Yılları Baltık Kuru Yük Endeksinin Verileri

Kaynak: www.kitco.com, (t.y.) (www.cnbc.com, (t.y.))

2.1.3. Düzenli Hat Taşımacılığı Bağlantı Endeksi

Düzenli hat taşımacılığı bağlantı endeksi, bir ülkenin düzenli deniz taşımacılığı bağlantısını ölçerek mevcut düzenli hat deniz taşımacılığı ağına bütünleşme seviyesini gösterir. Bu endeks küresel ticarete erişilebilirliğin vekili olarak düşünülebilir. Endeks ne kadar yüksekse, küresel deniz taşımacılığı sistemine yüksek kapasiteyle ve sıklıkla erişim sağlanmakta bu sayede uluslararası ticarete etkin bir şekilde katılmak kolaylaşır. Endeksi,

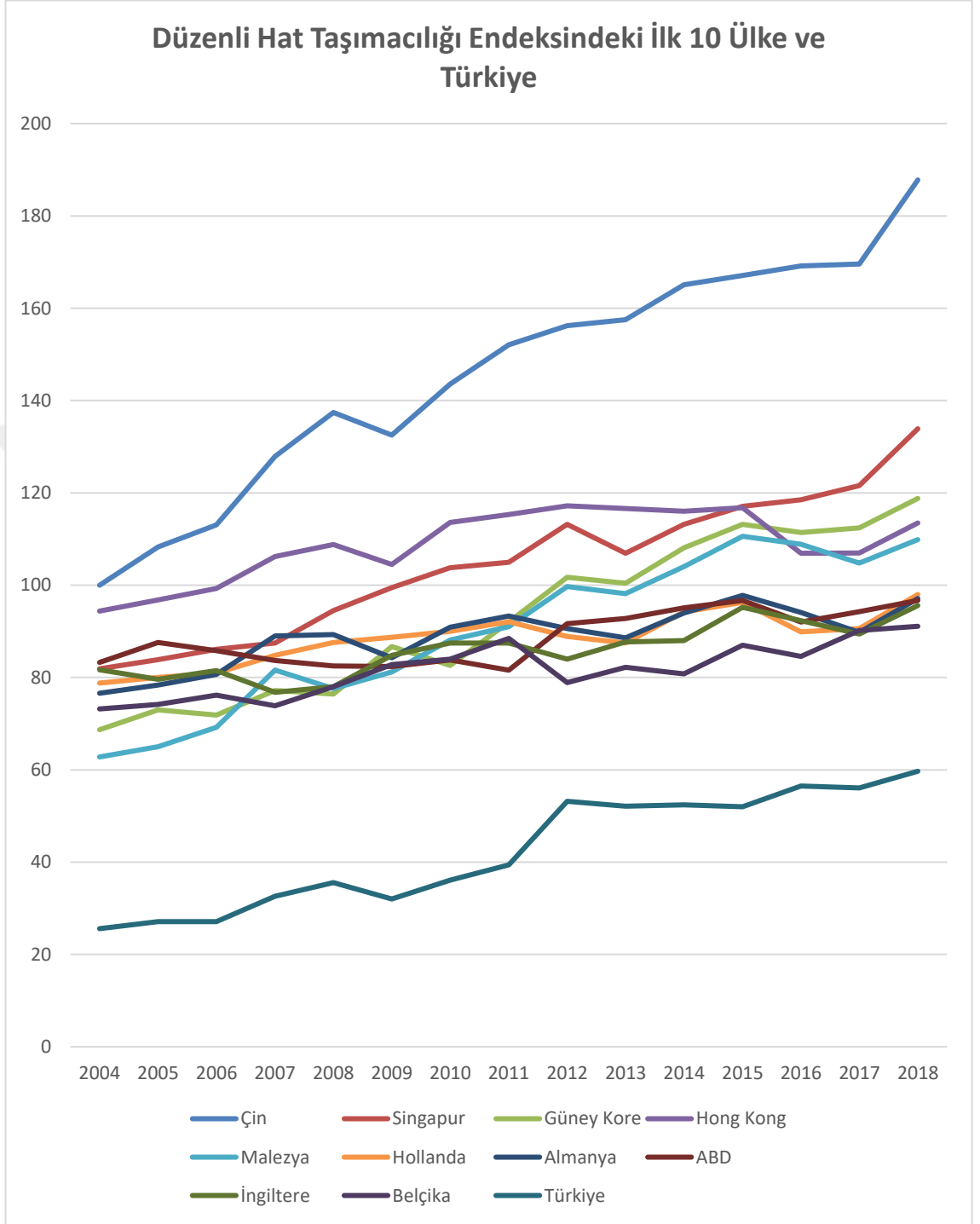
deniz taşımacılığına bağlantı ve ticaretin kolay yapılabilirlik ölçüsü olarak kabul edebiliriz. Konteyner taşımacılığının gelirini en üst düzeye çıkarma stratejilerini yansıtır. Endeks dört ana bileşene göre hesaplanır; Konteyner dağılımı, konteyner taşıma kapasitesi, denizcilik firmalarının sayısı ile firma başına düşen gemi sayısı ve düzenli hat için sunulan hizmet son olarak da ortalama ve en büyük gemi boyutlarına göre hesaplanır.

Konteyner dağılımı bir ülkenin limanlarına gelen gemi sayısı ile ilgilidir. Gemiler ithalat, ihracat veya aktarma faaliyetleri sebebiyle limanlara uğrayabilir. Aktarma yapmak için limanlara uğrayan gemi sayısının fazlalığı o ülkenin küresel ticaret sistemine bağlantısının iyi olduğu anlamına gelmemektedir. Limanın coğrafi konumuna göre aktarma merkezi olmasıyla da ilgilidir. Nüfusu fazla olan ülkelerin nüfusu az olan ülkelere oranla limanlarına daha fazla gemi uğraması sebebiyle rakamlar kişi başı olacak şekilde normleştirilmiştir.

Konteyner taşıma kapasitesi limanların fiziksel kapasitesi ve verilen hizmetlerin yeterliliği ile ilgilidir. Kapasite arttıkça küresel pazarlarla ticaret yapma potansiyeli de artmaktadır. Kapasitenin fazla olması, ithalat veya ihracata uygun olduğu anlamına gelmemektedir. Bu rakam da kişi başına olacak şekilde konteyner dağılımında olduğu gibi normleştirilmiştir.

Denizcilik firmalarının sayısı ile firma başına düşen gemi sayısı ve düzenli hat için sunulan hizmet sayıları, o ülkede denizcilik ticari faaliyetlerine katkı sunan firma ve sundukları hizmet sayılarını ele alır.

Ortalama ve en büyük gemi boyutları, büyük gemilerin konteyner başına taşıma masrafının küçük gemilere göre daha az olması sebebiyle ekonomik ölçek açısından büyüklük hakkında bilgi vermektedir. 8000'den fazla konteyner taşıyan geminin yaşayabildiği limana sahip ülke sayısı kısıtlıdır. Bu ülkeler en büyük düzenli hat taşımacılığı bağlantı endeksi değerine sahiptirler. (www.transportgeography.org, 2018)



Grafik 4. 2000-2018 Yılları Düzenli Hat Taşımacılığı Endeksindeki İlk 10 Ülke ve Türkiye'nin Verileri

Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, (t.y.)

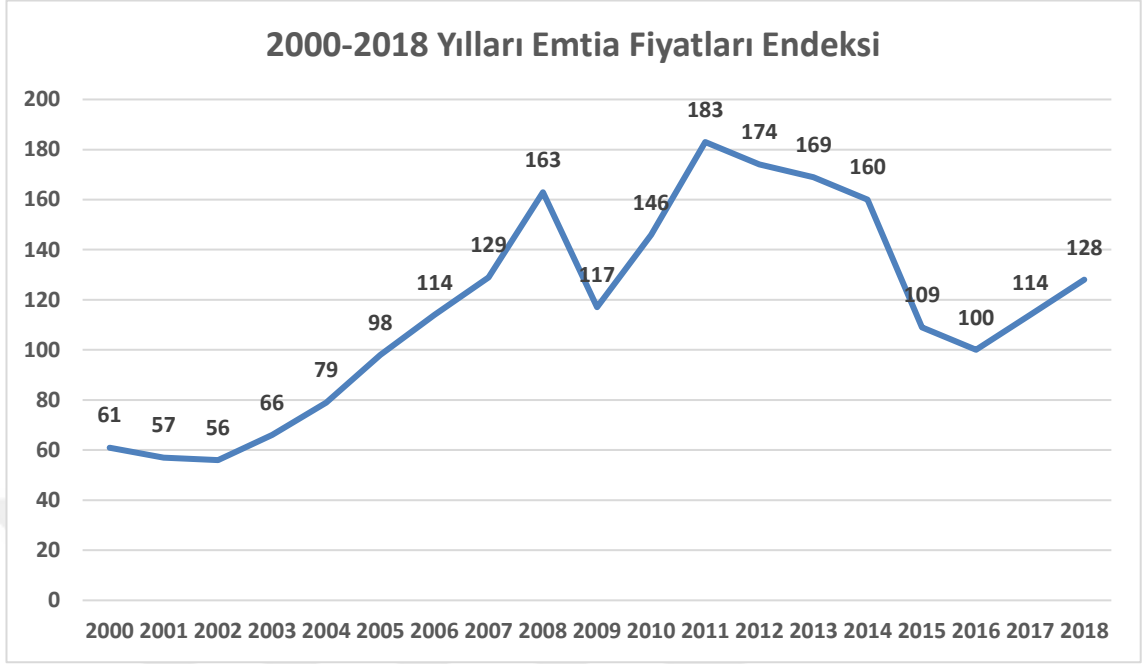
İhracat yönelik ekonomilerden Çin ve Hong Kong listede başı çekmektedir. Aktarma merkezi olarak görülen Singapur ise 2. Sırada yer almaktadır. İngiltere, Almanya, Güney Kore ve Amerika Birleşik Devletleri gibi büyük ticaret oranlarına sahip ülkeler ilk 10'da yer almaktadır. Malezya, Hollanda ve Belçika gibi ülkeler de aktarma limanlarına sahip olduğu için üst sıradadırlar.

2.1.4. Emtia Fiyatları Endeksi

Emtia endeksi, emtia sepetinin fiyatlarını ve yatırım getirisi performansını ölçmeye yarayan yatırım aracıdır. Bu endeksler genellikle borsalarda işlem görmekte ve yatırımcıya emtia piyasasına girmeden önce bilgi vermektedir. Bu endekslerin değeri, temel emtialara bağlı olarak dalgalanabilir. Bu değer üzerinden borsada gelecekte satın alma ve satma işlemleri yapılabilmektedir.

İlk emtia endekslerinden bazıları, yatırım bankası Goldman Sachs tarafından 1991 yılının başlarında kuruldu. 2000'li yıllara gelindiğinde petrolün varilinin 20 dolardan 30 dolara fırlaması emtia endekslerine yatırım yapılmasının popülaritesini artırdı. Çin'de artan endüstri üretimiyle Çin'in dışarıdan temin ettiği mal talebi de arttı. Bu da küresel anlamda emtia arz fiyatlarının yükselmesine neden oldu. Yatırımcılar da endüstri üretiminde kullanılan hammaddelere yatırım yapmanın yollarını aradı.

Emtia endeksleri, hisse senetleri ve bonolar gibi diğer endekslerden çok önemli bir şekilde farklılık gösterir: Emtia endeksinin toplam getirisi tamamen endekste emtiaların sermaye kazançlarına vefiyat performansına bağlıdır. Emtia fiyatı yükselmezse, yatırımcı sıfır yatırım getirisi ile karşı karşıya kalır. (www.investopedia.com, 2018).



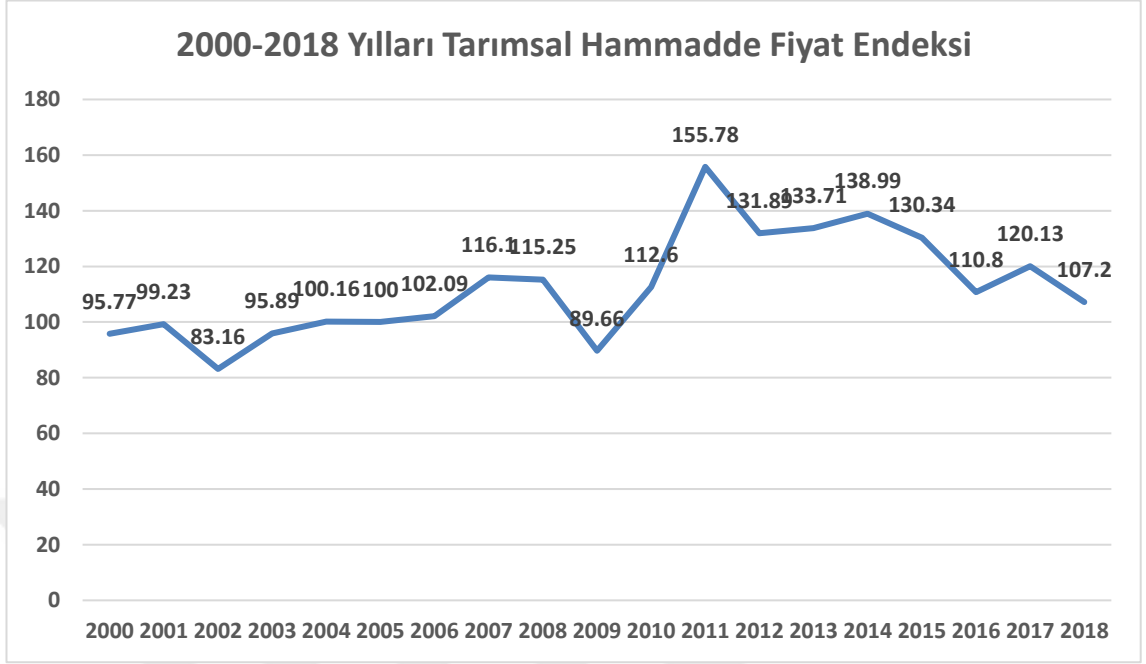
Grafik 5. 2000-2018 Yılları Emtia Fiyatları Endeksinin Verileri (2016=100)

Kaynak: www.data.imf.org, (t.y.)

Grafik 4'e bakıldığında en büyük düşüşlerin 2009 ve 2015 yılında yaşandığı görülmüyor. Denizyolu taşımacılığında taşınan yüklerin genellikle hammadde ve yarı mamul olduğu düşünülürse emtia fiyatlarındaki değişimler denizyolu taşımacılığını da etkilemektedir.

2.1.5. Tarımsal Hammadde Fiyat Endeksi

Tarımsal hammadde fiyat endeksi kereste, pamuk, yün ve kauçuk gibi endüstride kullanılan ürünlerin fiyatlarının gösterildiği endekstir. Bu endeksteki artış hammadde satış fiyatını etkileyeceği için talep değişimine yol açacaktır. Denizyolu taşımacılığının da bundan olumsuz etkilenmesi kaçınılmazdır.

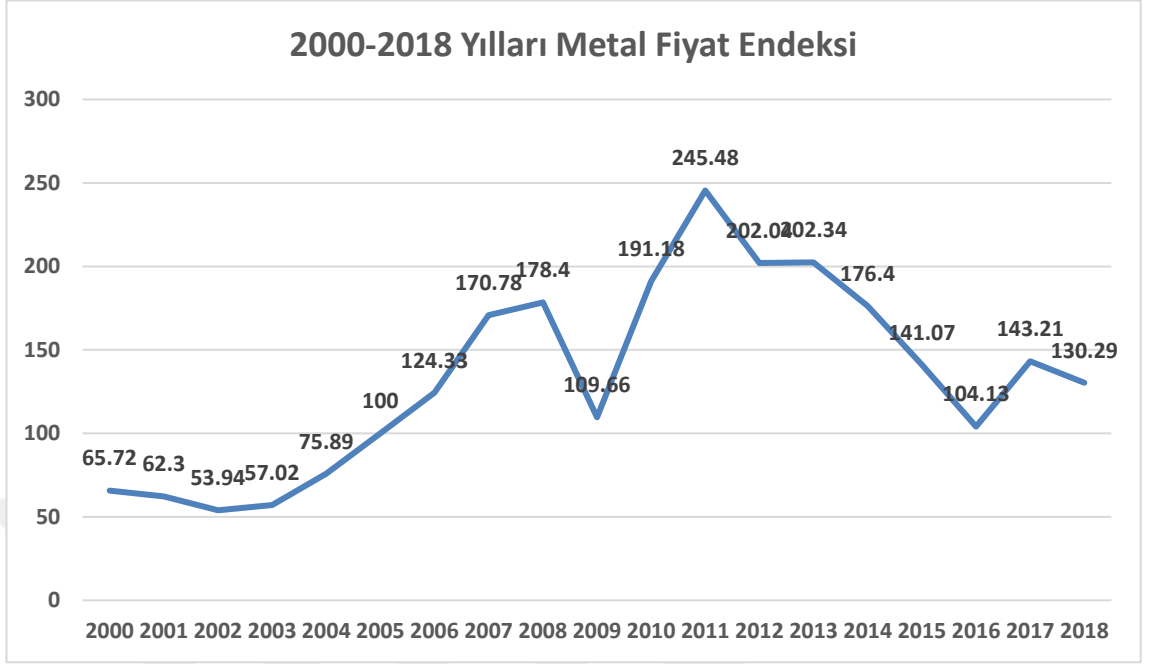


Grafik 6. 2000-2018 Yılları Tarımsal Hammadde Fiyat Endeksinin Verileri (2005=100)

Kaynak: www.imf.org, (t.y.)

2.1.6. Metal Fiyat Endeksi

Metal fiyat endeksi bakır, alüminyum, demir cevheri, kalay, nikel, çinko, kurşun ve uranyum fiyatlarını gösterir. Demir cevherinin fiyatı önemlidir. Çünkü taşınan demir cevheri miktarı toplam kuru yük taşımacılığının %30'unu geçmektedir. (UNCTAD Iron Ore Market, 2016)

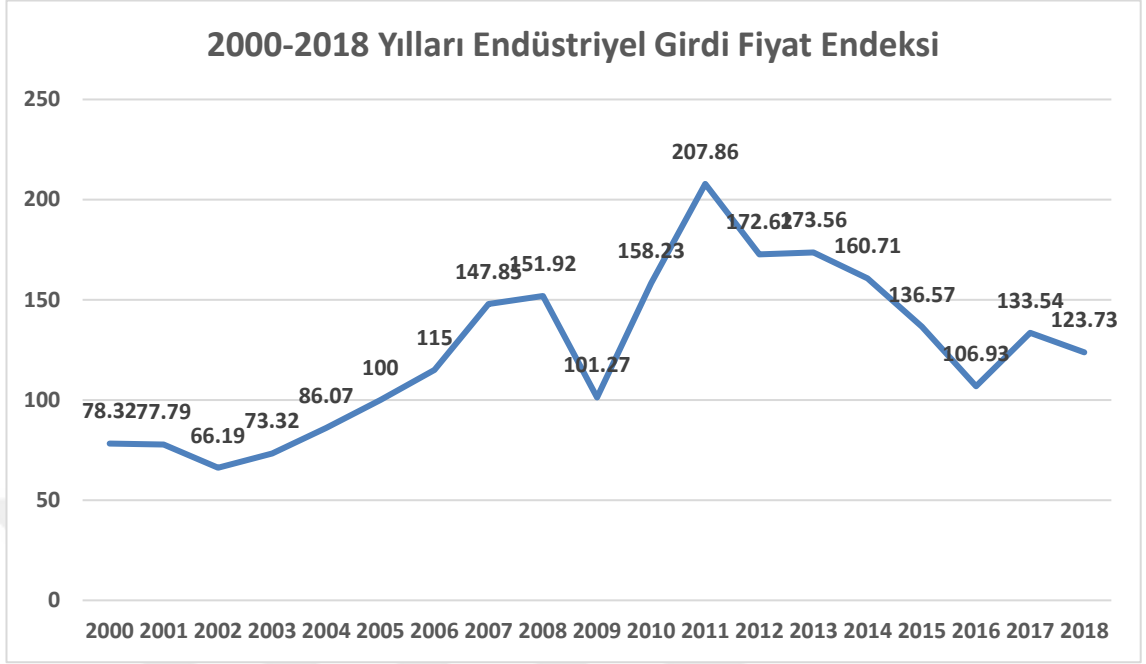


Grafik 7. 2000-2018 Yılları Metal Fiyat Endeksinin Verileri (2005=100)

Kaynak: www.imf.org, (t.y.)

2.1.7. Endüstriyel Fiyat Girdi Endeksi

Endüstriyel girdi fiyatlarındaki artış endüstriyel çıktı ürünlerin fiyatlarının da artmasına sebep olacağı için bu ürünlere olan talebin azalmasına yol açacaktır. Talebin azalmasıyla bu ürünlerin de taşındığı denizyolu taşımacılığı bundan olumsuz anlamda etkilenecektir.



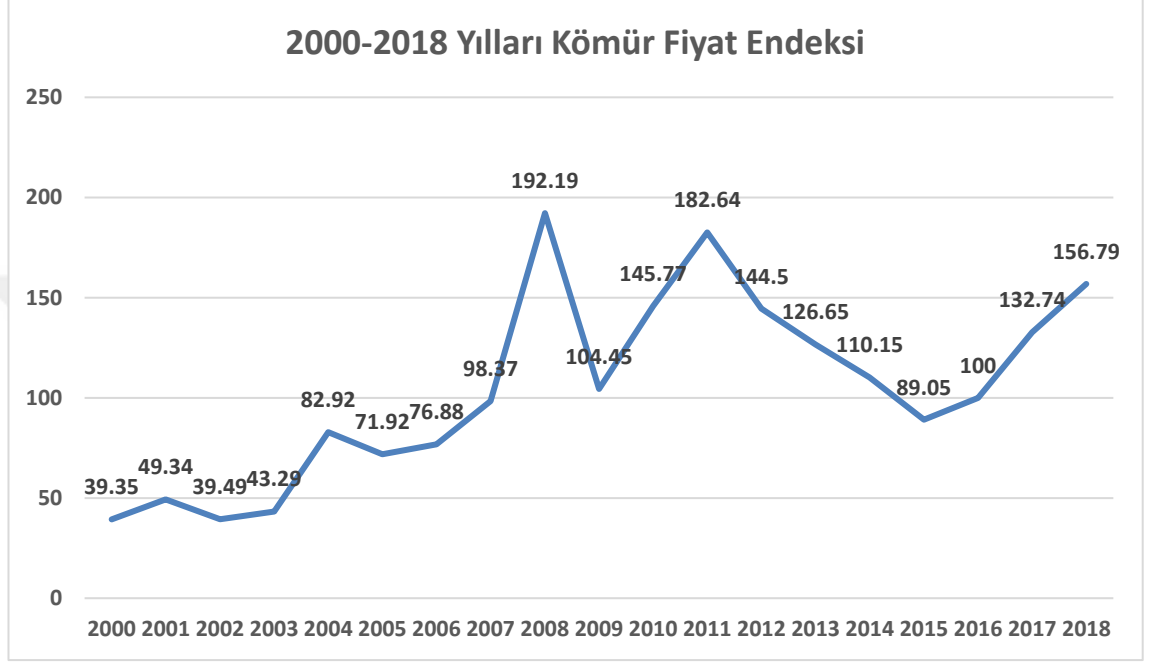
Grafik 8. 2000-2018 Yılları Endüstriyel Girdi Fiyatları Endeksinin Verileri (2005=100)

Kaynak: www.imf.org, (t.y.)

2.1.8. Kömür Fiyat Endeksi

Kömür, küresel anlamda 50'den fazla ülkede madenciliği yapılan ve 70'ten fazla ülkede kullanılan madendir. Kömür, iyi tedarik edilmiş bir dünya pazarında çok çeşitli kaynaklardan elde edilebilir durumdadır. Kömürün küresel pazarlara ulaşması için çok uzak mesafelere taşınması gerekmektedir. Bu da denizyolu taşımacılığı sayesinde gerçekleşmektedir (<https://www.worldcoal.org/coal/coal-market-pricing>, 2018). Kömür pazarı, 1999 yılında 357 milyon ton iken 2015 yılında bu rakam 1,2 milyar tona yükselmiştir. Bu miktarın %92'si deniz yoluyla %8'i kara taşımacılığıyla taşınmıştır. Ulaştırma maliyetleri sebebiyle denizyoluyla taşınan kömür pazarı 2 alt pazara ayrılmaktadır; bunlar atlantik ve pasifik pazarlarıdır. 2017 yılı itibariyle kömür ihracatı yapan ilk 5 ülke; Avustralya, Endonezya, Rusya, Kolombiya ve Amerika Birleşik Devletleri'dir. 2017 yılı itibariyle kömür ithalatı yapan ilk 5 ülke ise sırasıyla Hindistan, Japonya, Çin, Güney Kore ve Tayvan'dır. Kömür taşımacılığı kuru yük taşımacılığının

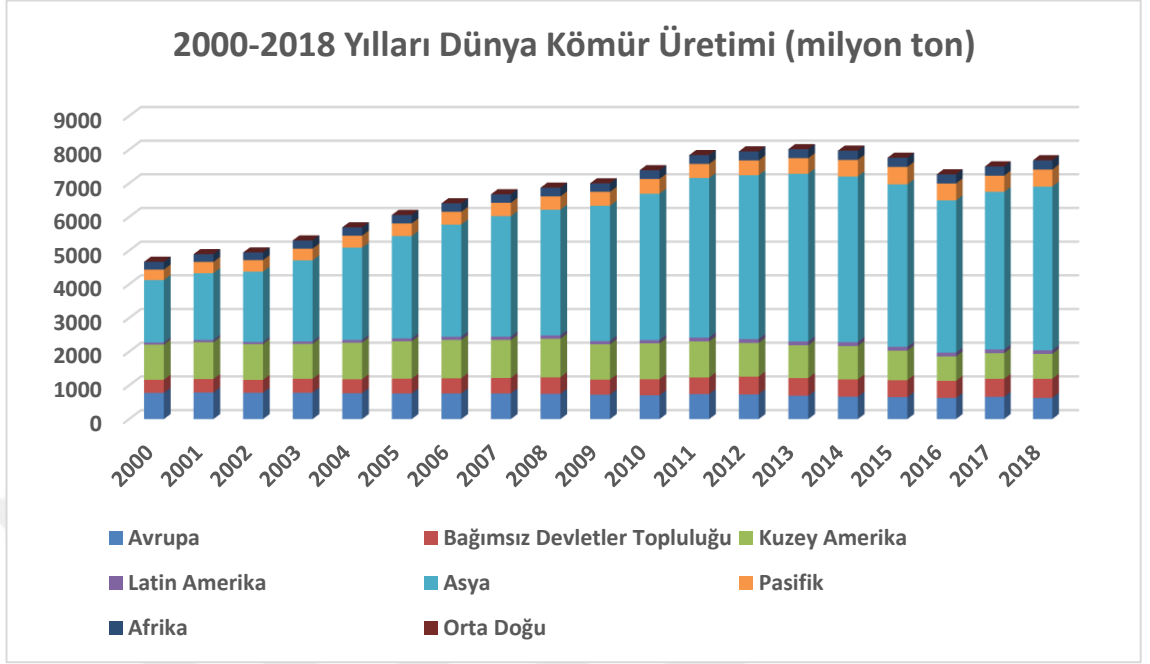
%30'dan fazlasını oluşturmaktadır. Demir cevheri de aynı oranlara sahip olduğu için kuru yük taşımacılığındaki lokomotiflerden biridir. (UNCTAD Iron Ore Market, 2016) Fiyatındaki olumsuz değişiklik denizyolu taşımacılığını da derinden etkilemektedir.



Grafik 9. 2000-2018 Yılları Kömür Fiyat Endeksinin Verileri (2016=100)

Kaynak: www.imf.org, (t.y.)

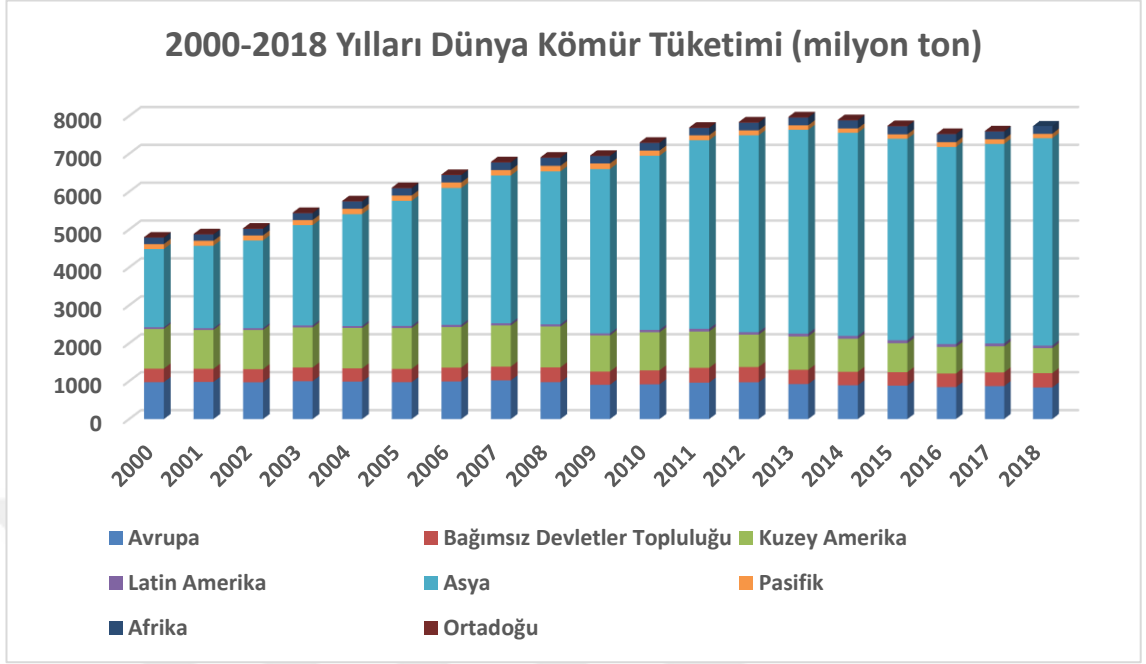
Grafik 8'e bakıldığında 2008 ve 2011 yıllarında kömür fiyatlarının sert yükseldiği 2009 yılında ise sert düştüğü görülmektedir.



Grafik 10. 2000-2018 Yılları Dünya Kömür Üretimi Verileri

Kaynak: www.yearbook.enerdata.net, (t.y.)

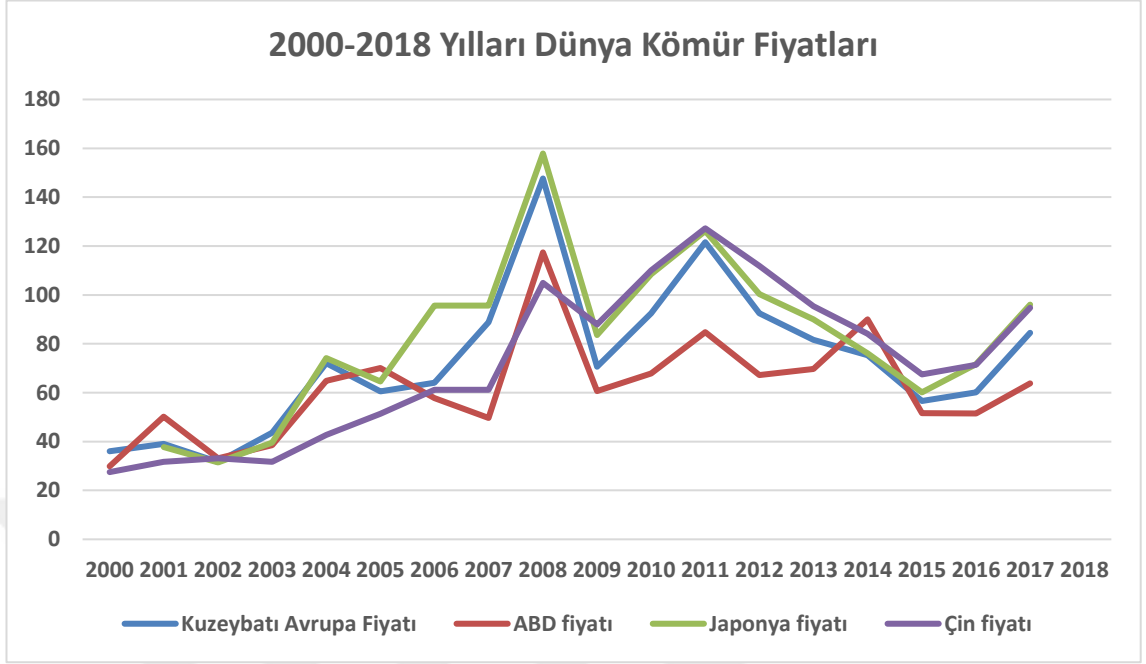
%45 oranla dünyanın en büyük kömür ve linyit üreticisi olan Çin'deki kömür üretim kısıtlamalarının gevşetilmesiyle 3 yıllık düşüşün ardından 2017 yılında iç üretimini artırıp küresel artışın yarısına da katkıda bulunmuştur. Endonezya ve Amerika Birleşik Devletleri kömür üretimini teşvik ederken Avustralya ise kötü hava koşulları ve endüstriyel sorunlar sebebiyle üretimini azaltmıştır. Hindistan'da da hükümetin ithalat bağımlılığını azaltma istekliliğiyle kömür üretimi artmıştır.



Grafik 11. 2000-2018 Yılları Dünya Kömür Tüketimi Verileri

Kaynak: www.yearbook.enerdata.net, (t.y.)

2017 yılında küresel kömür tüketimi Hindistan, Türkiye, Rusya ve Çin'in kömür kullanımı teşvikleriyle artmıştır. Türkiye'deki kömür tüketimi %26 oranında artmıştır. Dünyadaki kömür talebinin neredeyse yarısından sorumlu olan Çin'de ise, ekonomik büyümenin sürdürülebilirliği, yüksek enerji tüketimi ve kömür kullanımı kısıtlamalarının esnetilmesiyle 3 yıllık düşüşün ardından az da olsa artmıştır. Kömür, Çin hükümetinin ekonomiyi karbondan arındırma, eski ve verimsiz termik santrallerin kapatılmasıyla hava kirliliğini sınırlandırma istekliliğine rağmen ekonominin temelini oluşturmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri'nin kömür talebi arka arkaya dördüncü yıl da düşmüştür. Avrupa Birliği'nde de verimsiz termik santrallerin çevre düzenlemelerinin getirdiği kısıtlamalarla kapatılması sebebiyle arka arkaya beşinci yıl da kömür tüketimi azalmıştır (www.yearbook.enerdata.net, 2018)



Grafik 12. 2000-2018 Yılları Dünya'ya Hakim 4 Pazara Ait Kömür Fiyatı Verileri

Kaynak: BP Statistical Review of World Energy 2019, s.47

Küresel kömür ticaretinin hızlı gelişim göstermesinin çeşitli nedenleri vardır:

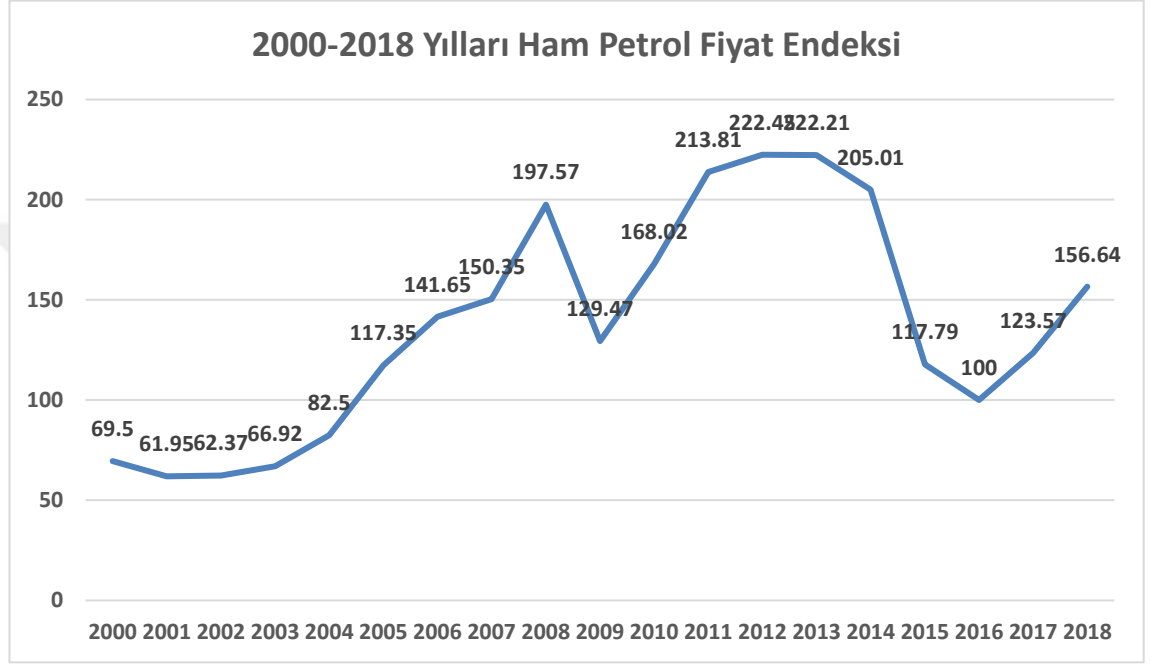
- Hindistan ve Çin gibi gelişmekte olan ülkelerin yüksek büyüme dinamikleri
- Avrupa'da kömür üretiminin düşürülmesi
- Kömürün kalitesi
- Tüketicilerin gereksinimleri

Bununla birlikte, diğer enerji kaynaklarına kıyasla makul fiyatı, kömür kullanımı için güçlü bir teşviktir. Emtia pazarında kömür ticareti hızla gelişme gösteriyor. Kömür endekslerinde yapılan işlemlerin sayısı da artmaktadır.

Kömür pazarının tarihsel görüşü, kömür fiyatlarının petrol veya gaz fiyatlarından daha istikrarlı ve satın alınabilir olduğunu göstermektedir. 2008 yazındaki son fiyat artışlarından sonra, kömür fiyatları düzeldi ve dengeye daha yakın hale geldi. Kömür fiyat tahminleri, önümüzdeki yıllarda da en uygun kaynak olarak kalacağını ancak fiyatlardaki dalgalanmanın artacağı yönündedir (www.hms-ag.com, 2018). Kömür taşımacılığı çok

pahalı olabilir. Bazı durumlarda masrafın %70'ini ulaştırma oluşturmaktadır (World Coal Institute, 2009: p 9).

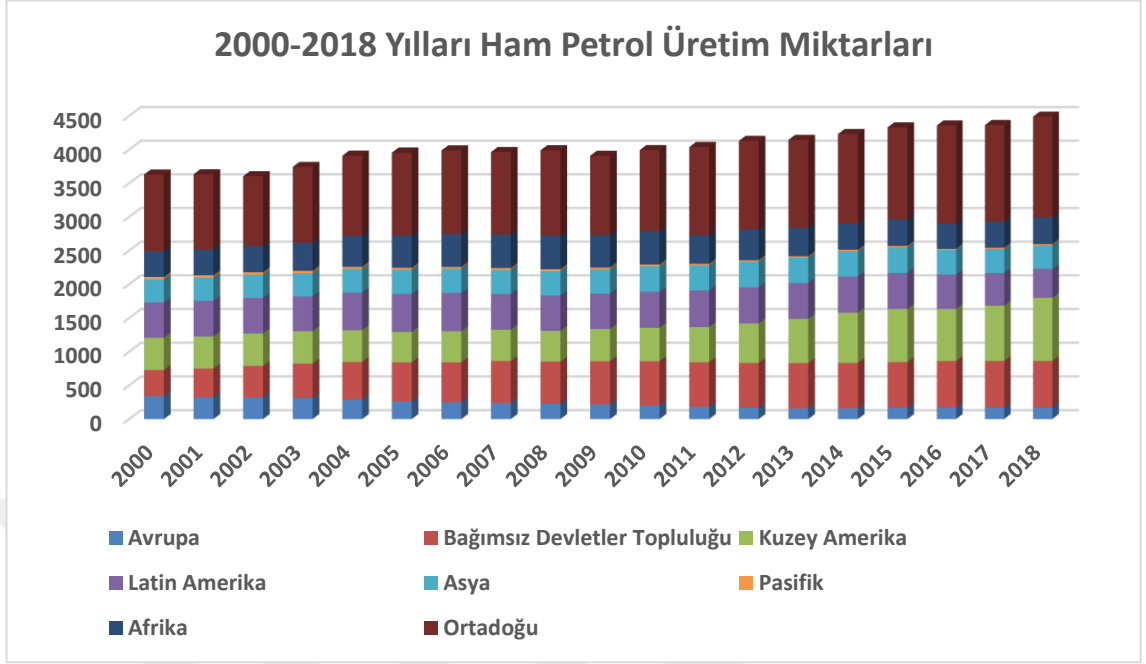
2.1.9. Ham Petrol Fiyat Endeksi



Grafik 13. 2000-2018 Yılları Ham Petrol Fiyat Endeksi Verileri (2016=100)

Kaynak: www.imf.org, (t.y.)

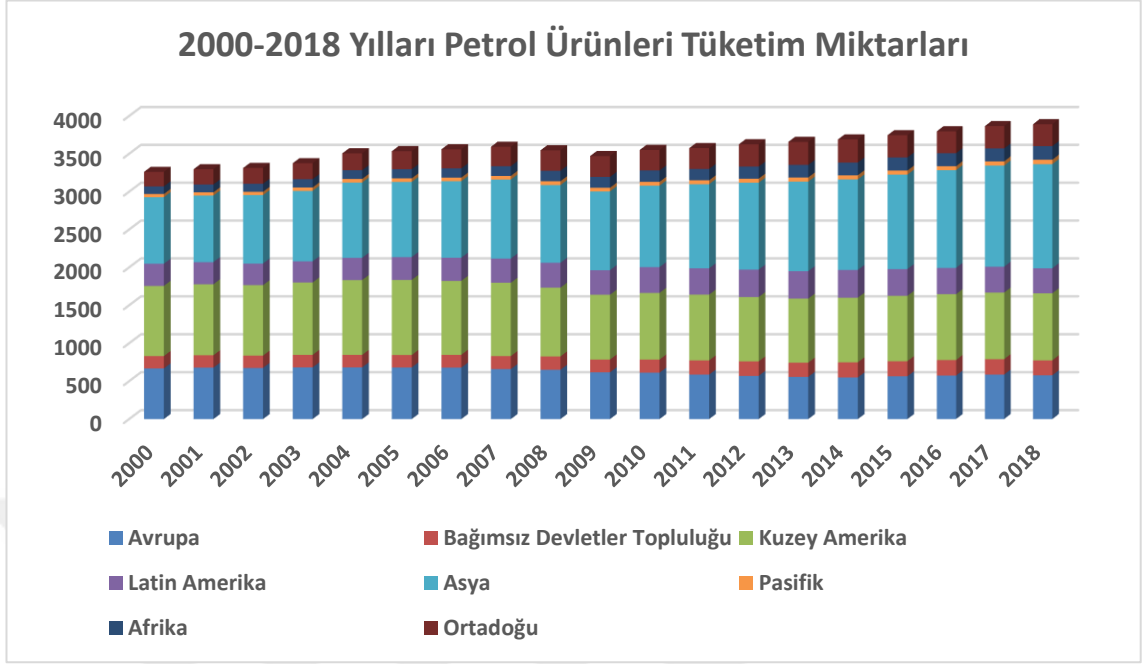
Grafik 13'e baktığımızda ham petrol fiyatlarının 2008 yılına kadar sürekli artış gösterdiğini 2009 yılına gelindiğinde ise sert düşüş yaşadığını görmekteyiz. 2009 yılından sonra 2011 yılına kadar artışın çok fazla olduğu, 2013'ten sonra 2016'ya kadar düşüş sert yaşanmıştır. 2017 yılında tekrar yükseliş trendine geçmiştir.



Grafik 14. 2000-2018 Yılları Ham Petrol Üretim Miktarları

Kaynak: www.yearbook.enerdata.net (t.y.)

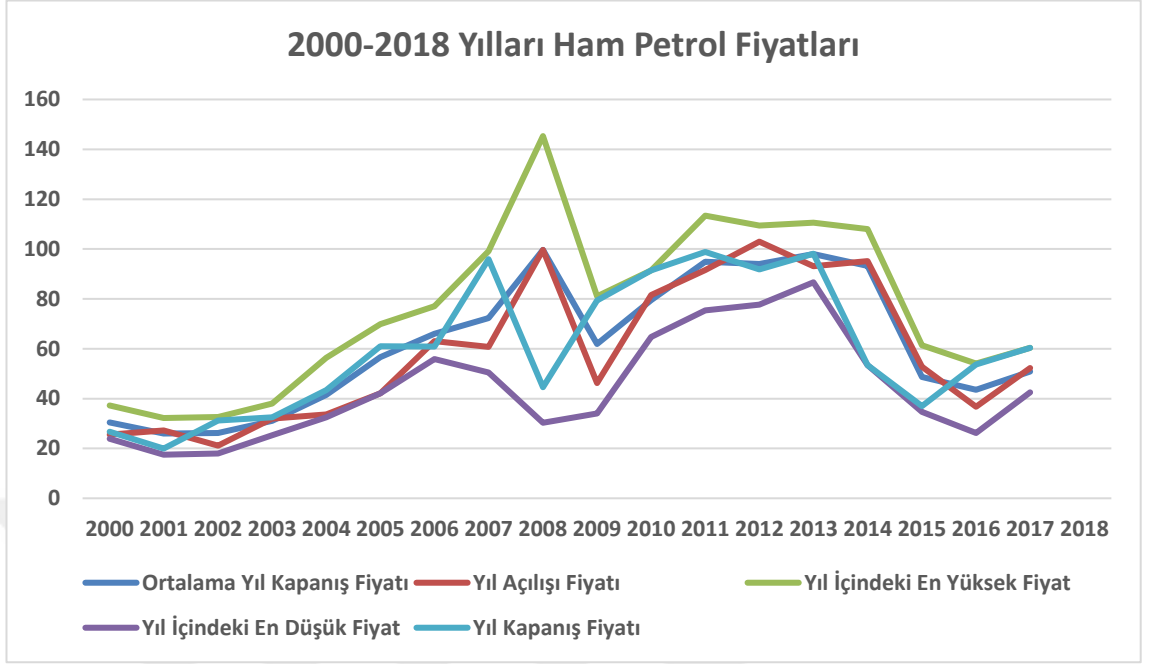
30 Kasım 2016 tarihinde OPEC ülkeleri ile bazı OPEC dışı üreticiler arasındaki küresel petrol fiyatlarını artırılması ve Suudi Arabistan, Kuveyt, Birleşik Arap Emirlikleri ve Cezayir'deki petrol üretimini belirgin seviyede azaltılmasıyla Rusya'nın üretimini sabit tutması konusunda anlaşma yapıldı. Bu anlaşma petrol fiyatlarının artmasına sebep olmuştur. OPEC haricindeki ülkelere Amerika Birleşik Devletleri, Kanada veya Kazakistan ile petrol kesintisinden muaf tutulmayan Nijerya ve İran gibi OPEC ülkelerinde üretim miktarı artmıştır. İran'ın petrol üretimi, uluslararası yaptırımların sona ermesi nedeniyle 2015-2017 arasında 1/3 oranında artmıştır. Buna karşılık, Çin'deki ham petrol üretimi 2009'dan bu yana en düşük seviyesine gerilemiştir. Çünkü '016'daki düşük fiyatlar üreticilerin petrol sahalarına olan yatırımların azalmasına yol açmıştır. Latin Amerika'daki petrol üretimi, bazı büyük üretici ülkelerde üretimin düşmesi nedeniyle üst üste üçüncü yıl daraldı. Petrol üretimi 1980'den beri Meksika'da ve 1990'dan beri Venezuela'da en düşük seviyesine ulaşmıştır buna karşın Brezilya'da artmaya devam etmiştir (www.yearbook.enerdata.net, 2018).



Grafik 15. 2000-2018 Yılları Petrol Ürünleri Tüketim Miktarları

Kaynak: www.yearbook.enerdata.net (t.y.)

Küresel petrol ürünleri tüketimi, taşımacılık ve petrokimya endüstrisindeki artan talep nedeniyle 2017 yılında artmaya devam etti. Taşımacılıkta giderek artan petrol talebi dünya çapındaki araç filosunun daha fazla petrol tüketen SUV tipi araçların sayısının artmasındandır. Ekonomik büyümedeki eğilimle birlikte Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa’da 2017 yılında petrol az da olsa artmıştır. Petro-kimya petrolünün talebi küresel ekonomik büyümeyle ilgilidir. Küresel artışın çoğunu oluşturan Asya ülkeleri, özellikle Çin, Hindistan, Endonezya, Tayland ve Güney Kore’de petrol tüketimi istikrarlı bir büyüme sağlamıştır. Brezilya’daki toparlanmaya rağmen, Latin Amerika’da art arda üçüncü yıl petrol tüketimi azaldı. Petrol ürünleri talebi de Rusya ve Suudi Arabistan’da 2017 yılında azalmıştır (www.yearbook.enerdata.net, 2018)

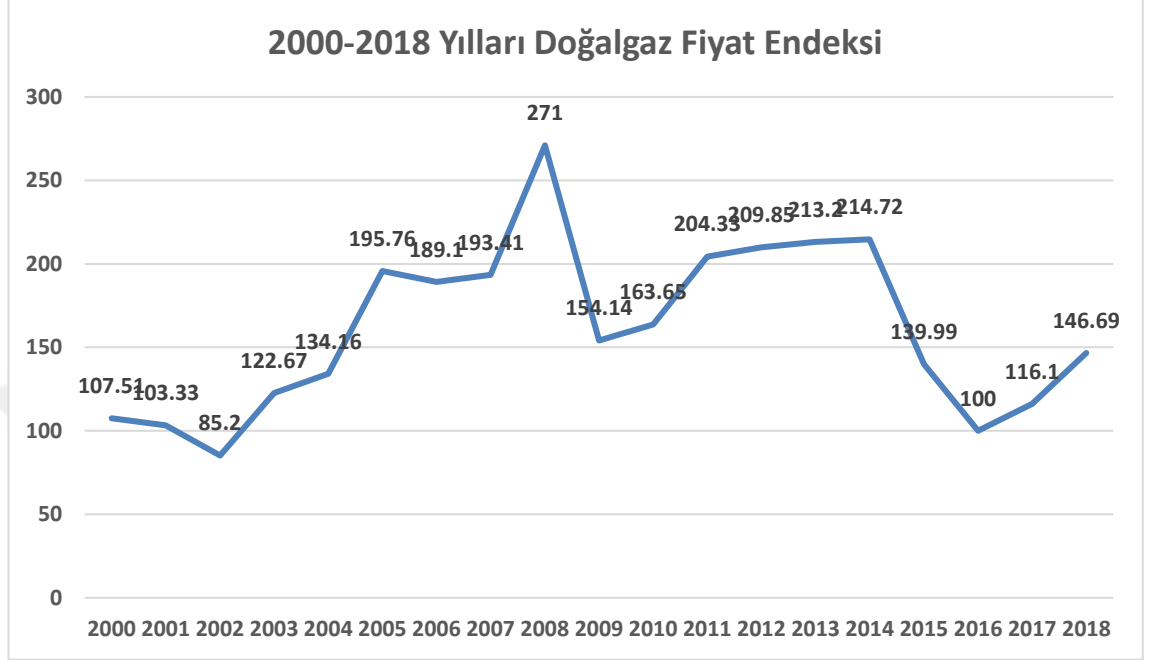


Grafik 16. 2000-2018 Yılları Ham Petrol Fiyatları Verileri

Kaynak: www.macrotrends.net (t.y.)

Petrolün yüksek talep görmüş bir küresel emtia olmasıyla birlikte, fiyatlardaki büyük dalgalanmaların önemli bir ekonomik etkiye sahip olma olasılığı ortaya çıkıyor. Petrol fiyatını etkileyen iki ana faktör arz ve talep ile piyasa hassasiyetidir. Arz ve talep kavramı oldukça basittir. Talep arttıkça veya arz azaldıkça fiyat yükselmelidir. Talep azaldıkça veya arz arttıkça da fiyatlar düşmelidir.

2.1.10. Doğalgaz Fiyat Endeksi



Grafik 17. 2000-2018 Yılları Doğalgaz Fiyat Endeksi Verileri (2016=100)

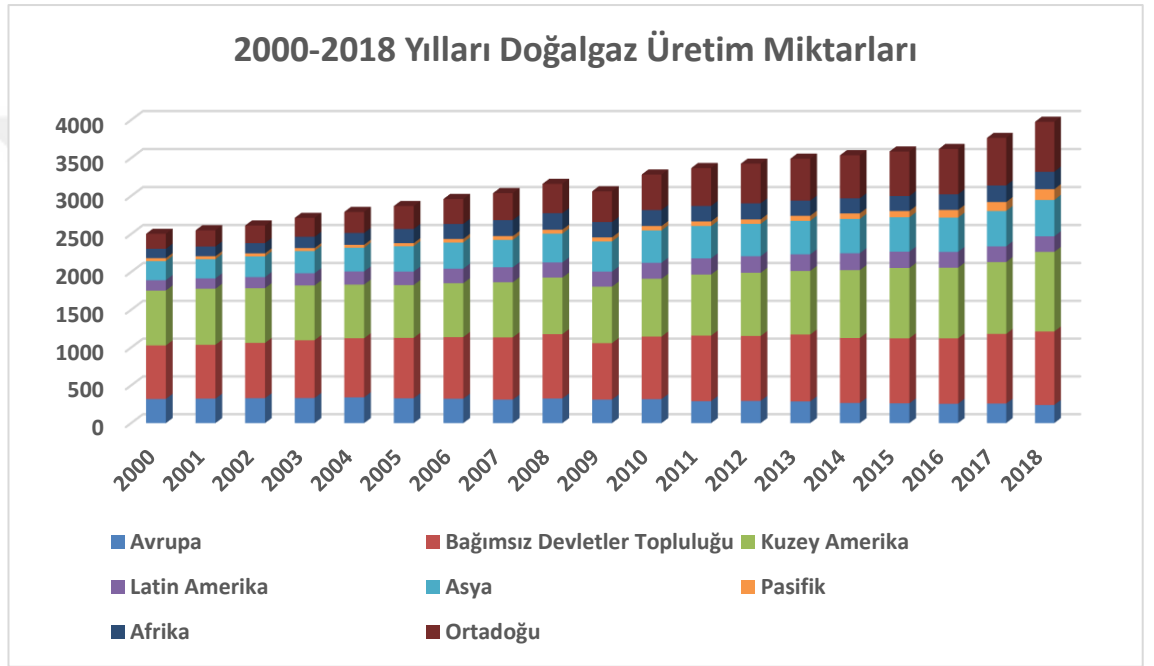
Kaynak: www.imf.org, (t.y.)

Doğalgaz fiyatları temel olarak piyasa arz ve talebinin bir fonksiyonudur. Doğalgaza yoğun talebin olduğu dönemlerde bir yakıt olarak ısıtma ve elektrik üretiminde kısa vadeli sınırlı alternatifleri olduğu için, kısa sürede arz veya talepteki değişiklikler büyük fiyat değişikliklerine neden olabilir. Fiyatlar genellikle arz ile talebi dengelemek için hareket eder.

Arz tarafında fiyatları etkileyen faktörler arasında doğal gaz üretimi, net ithalat ve yeraltı depolama seviyeleri bulunmaktadır. Arzdaki artışlar fiyatları aşağı çekerken, arzdaki düşüşler fiyatları yukarı çekmeye meyillidir. Fiyatlardaki artış, depo stoklarından üretim, ithalat ve satışları teşvik etme eğilimindedir. Azalan fiyatların ters etkileri vardır.

Talep tarafındaki faktörler hava sıcaklıkları, ekonomik koşullar ve petrol fiyatlarını içerir. Düşük hava sıcaklıkları ısıtma talebini arttırırken, yüksek hava

sıcaklıkları soğutma talebini arttırmakta, bu da elektrik santrallerinin doğal gaz talebini arttırmaktadır. Ekonomik koşullar, özellikle üreticiler tarafından doğalgaz talebini etkiler. Talep, elektrik üreticileri, imalatçıları ve büyük bina sahipleri için doğal gazın ekonomik bir alternatifi olabilecek petrol yakıt fiyatları ile belirlenebilir. Yüksek talep, daha yüksek fiyatlara, düşük talep ise düşük fiyatlara yol açabilir. Fiyatlardaki artış ve azalışlar talebi azaltma veya artırma eğilimindedir (www.eia.gov, 2018)

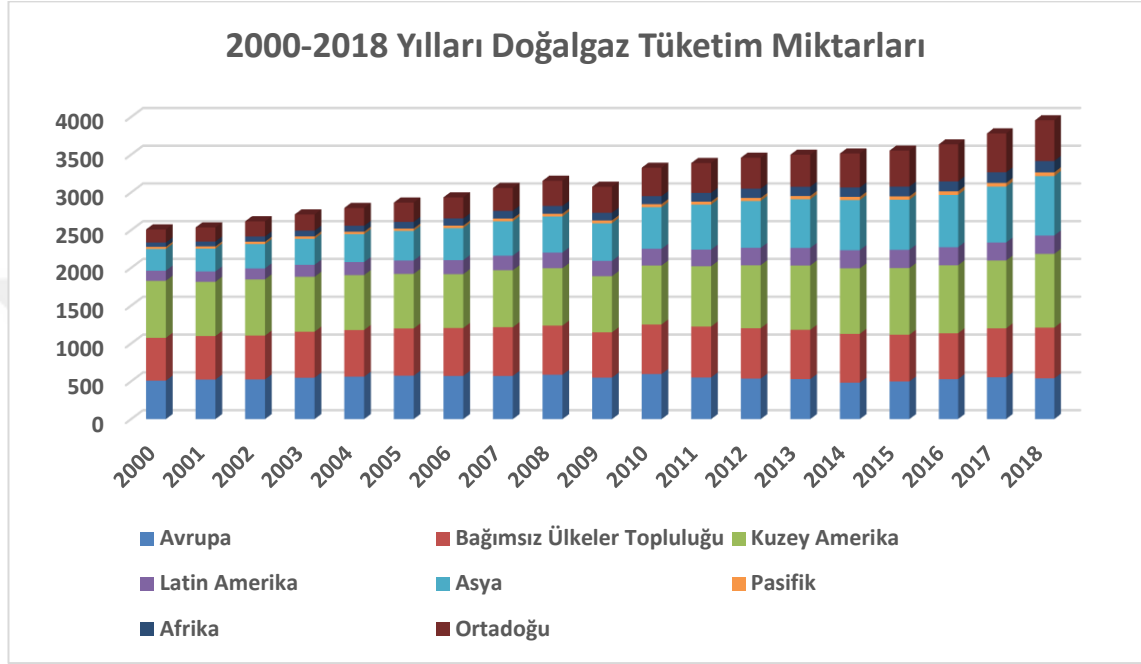


Grafik 18. 2000-2018 Yılları Doğalgaz Üretim Miktarları

Kaynak: www.yearbook.enerdata.net, (t.y.)

Üç yıl süren yavaşlamanın ardından gaz üretimi 2017’de %4 artışla toparlandı. Rusya, iç talep ve ihracattaki güçlü büyümenin etkisiyle küresel gaz üretimindeki artışın 3’te 1’inden fazlasını oluşturdu. Son yıllarda kendi ihtiyaçlarını desteklemek için Güney Pars sahasında üretimi artıran İran’da da gaz üretimi arttı. 2016 yılında küçük bir düşüşün ardından ABD gaz üretimi, 2015 seviyesini aşarak yeniden arttı ve ülke net ihracatçı konumuna ulaştı. Kanada’daki artış 2016 yılına kıyasla daha az da olsa yine de 2017 yılında artış olmuştur. Avustralya’ya bakacak olursak 2016 yılında üretim kapasitesini artırmış olup yurtiçi üretim %5te 1 oranında artmıştır. Batı Nil Deltası projesinin devreye

girmesiyle, yedi yıllık üretim düşüşünün ardından Mısır'da da gaz üretimi artmıştır. Avrupa doğalgaz üretimi, Norveç'teki doğalgaz üretimindeki önemli artışa rağmen Hollanda'daki üretim kısıtlamaları ve gaz kaynaklarının tükenmesiyle düşmeye devam etmiştir.



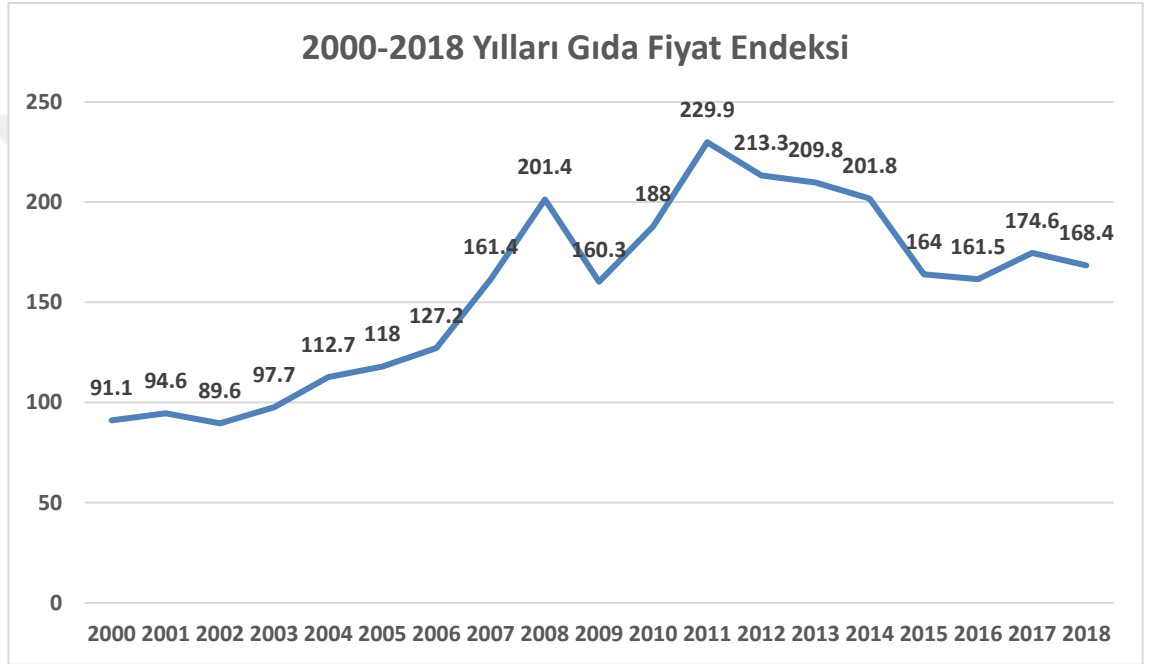
Grafik 19. 2000-2018 Yılları Doğalgaz Tüketim Miktarları

Kaynak: www.yearbook.enerdata.net, (t.y.)

Asya ve Rusya'daki doğalgaza olan talep dünya doğalgaz tüketimini 2017 yılında %3 oranında artırmıştır. 2014 yılında beri artan küresel gaz talebi, ilave talebin 3'te 1'ini oluşturan Asya ile 2017'de daha da artmıştır. Çin kömürden doğalgaza geçiş politikasıyla gaz tüketimindeki artışa en büyük katkıyı yapan ülke oldu. Ekonomik büyüme de Hindistan, Japonya ve Güney Kore'de doğalgaz talebinin artmasına sebep oldu. Ekonomik iyileşme ve artan ısınma ihtiyaçları Rus doğalgazına olan talebi artırdı. Bu da dünya çapındaki ek talebin 4'te 1'ine eşittir. Gaz tüketimi Ortadoğu'da, özellikle İran ve Suudi Arabistan'da, Afrika'da ise Mısır'da ve Nijerya'da istikrarlı bir şekilde artmaya devam etmiştir. Gelişmiş ekonomik koşullar ile düşük nükleer ve hidroelektrik kullanılabilirliği, özellikle Almanya ve Güney Avrupa'da gaz tüketimini artırmıştır. Birleşik Krallık'ta daha ılıman sıcaklıkların görülmesi ve enerji üretiminde yenilenebilir

kaynaklardan gelen şiddetli rekabet nedeniyle doğalgaz tüketimi gerilemiştir. Kuzey Amerika’da gaz tüketimi, düşük elektrik talebi, yenilenebilir enerji kaynaklarından gelen rekabet ve nispeten yüksek hidroelektrik üretimi nedeniyle Amerika Birleşik Devletleri’nde yedi yıldaki ilk düşüşünü kaydetti.

2.1.11. Gıda Fiyat Endeksi



Grafik 20. 2000-2018 Yılları Gıda Fiyat Endeksi Verileri

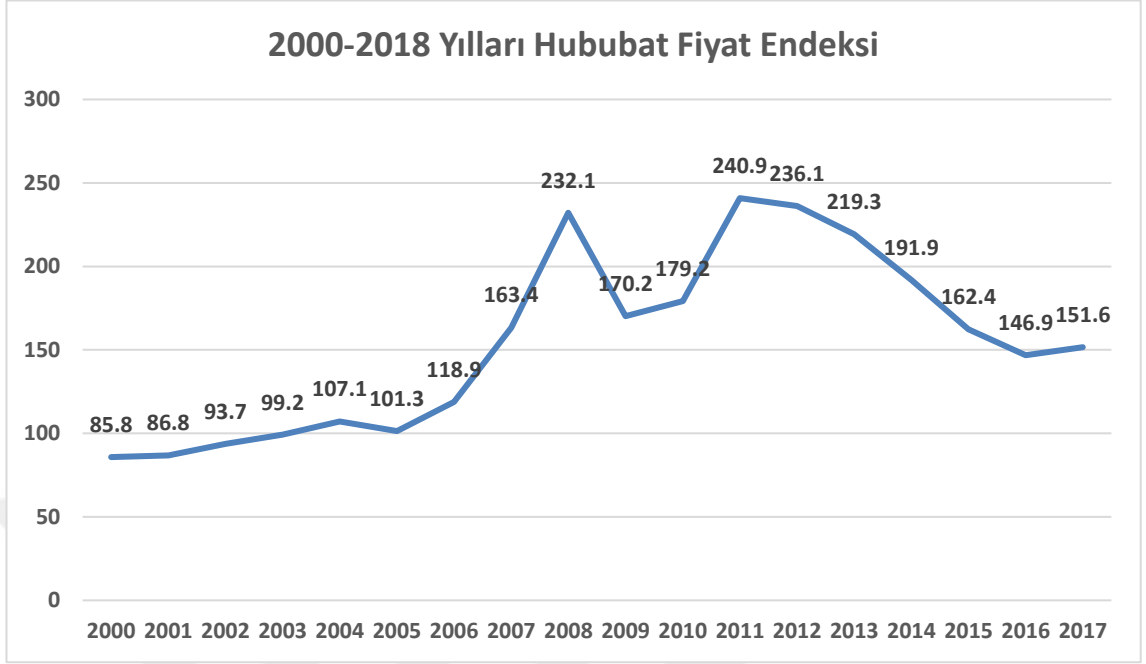
Kaynak: www.fao.org, (t.y.)

FAO gıda fiyat endeksi, 1996 yılında küresel tarımsal emtia piyasalarındaki gelişmeleri izlemeye yardımcı olması ve kamuya yarar sağlaması amacıyla ortaya çıktı. Et, süt, tahıl, bitkisel yağlar ve şeker gibi 5 farklı emtianın 2002-2004 yılları arasında ortalama ihraç oranlarıyla oluşturulmaktadır. Toplamda 73 tane fiyat teklifinin emtia uzmanları tarafından belirlenmesiyle uluslararası emtia fiyatları olarak endekse eklenir. Şu ana kadar üzerinde yapılan ana değişiklik 2009 yılında temel alınan sürenin 2002-2004 olarak güncellemesidir. 2008 yılında gıda fiyatlarının belirgin seviyede artmasından sonra endeks gelişmekte olan savunmasız ülkeler için gıda güvenliğinin bir göstergesi

olarak önem kazanmıştır. 2008'den sonra 2009 ve 2010 yılları hariç tarımsal emtia fiyatları 2008 öncesine göre karşılaştırıldığında yüksek kalmaya devam etmiştir.

2.1.12. Hububat Fiyat Endeksi

2017 yılına baktığımızda dünya genelinde 3,1 milyar tondan fazla ana kuru yük ticarete taşınmıştır. Bu miktarın 500 milyon tondan fazlasını hububat oluşturmaktadır. Tahıl ticareti mevsimsel olup, esas olarak hasat döneminde artarak yapılmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa ülkeleri, Kanada, Rusya ve Ukrayna'da hasat dönemi her yıl Ağustos ve Eylül aylarında gerçekleşmektedir. Amerika Birleşik Devletleri, Kanada ve Avrupa Mayıs ayından Temmuz ayına kadar olan hasat döneminde kışlık buğdaylarıyla tanınırlar. Avustralya buğdayı, kış mevsiminde bu bölgelerdeki yağış düzenlerine göre yetiştirilir ve hasat periyodu genellikle her yıl Ekim-Ocak aylarında yapılır. Öte yandan, Güney Amerika'da Arjantin'de buğday için hasat süresi Aralık-Ocak aylarında, mısırın hasat süresi Ocak-Nisan arasında, Güney Amerika'nın ana ihracat ürünü olan soyanın hasat dönemi ise Mart - Haziran aylarıdır. Bu nedenle, her yıl Aralık ayından Haziran'a kadar tüm dönem boyunca yüksek ihracat faaliyeti görülmektedir. Hasat döneminde, taşımacılık piyasasına talep arttığı için navlun piyasasını önemli ölçüde artış görülür. Bu, Güney Amerika'nın hasatında daha belirgindir çünkü Arjantin ve Brezilya'nın tahıl yüküyle Asya'daki ülkeleri beslemektedir. Asya ülkelerine yük getirmesi için yolculuğun tamamlanması için en az 3 aya ihtiyaç vardır. Bu uzun süre sebebiyle ton-mil talebi artar. Stratejik olarak, hasat mevsiminin açılışında iyi bir prim kazanması için, hasat mevsiminin başlamasından önce bazı gemi sahipleri gemilerini Güney Amerika'da konumlandırmayı tercih etmektedirler. Ayrıca, başlıca ihracat yapan ülkelerin çoğunun Atlantik'te yer almasından dolayı, tarihsel olarak Atlantik pazarı, Pasifik pazarından daha iyi para kazandırmaktadır. (www.opensea.pro, 2018)



Grafik 21. 2000-2018 Yılları Hububat Fiyat Endeksi Verileri

Kaynak: www.fao.org, (t.y.)

Grafik 20'ye baktığımızda hububat fiyatlarının 2008 ve 2011 yıllarında tavan yaptığını görmekteyiz. 2005 yılından 2008'e kadar ve 2010'dan 2011'e kadar sert bir artış yaşanmıştır. 2012 yılından sonra 2016'ya kadar düşüş devam etmiştir. 2016'dan sonra fiyatlar dengelenmiştir.

2.2. DÜNYA TİCARET FİLOSU

Tablo 2. Dünya Ticaret Filosunun Gemi ve Tonaj Miktarı 2000-2017 Arasında

Yıl	Toplam Gemi Sayısı	Toplam Gemi Tonajı (1000 DWT)
2000		793771
2001		802771
2002		822011
2003		841735
2004		863667
2005	61227	907474

2006	69572	965006
2007	71929	1042328
2008	74814	1117779
2009	74951	1192317
2010	77768	1276137
2011	83283	1415110
2012	84709	1532114
2013	86484	1625750
2014	87954	1688886
2015	90470	1747417
2016	92074	1805543
2017	93262	1862241
2018	94169	1924002

Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, (t.y.) (www.emsa.europa.eu, (t.y.))

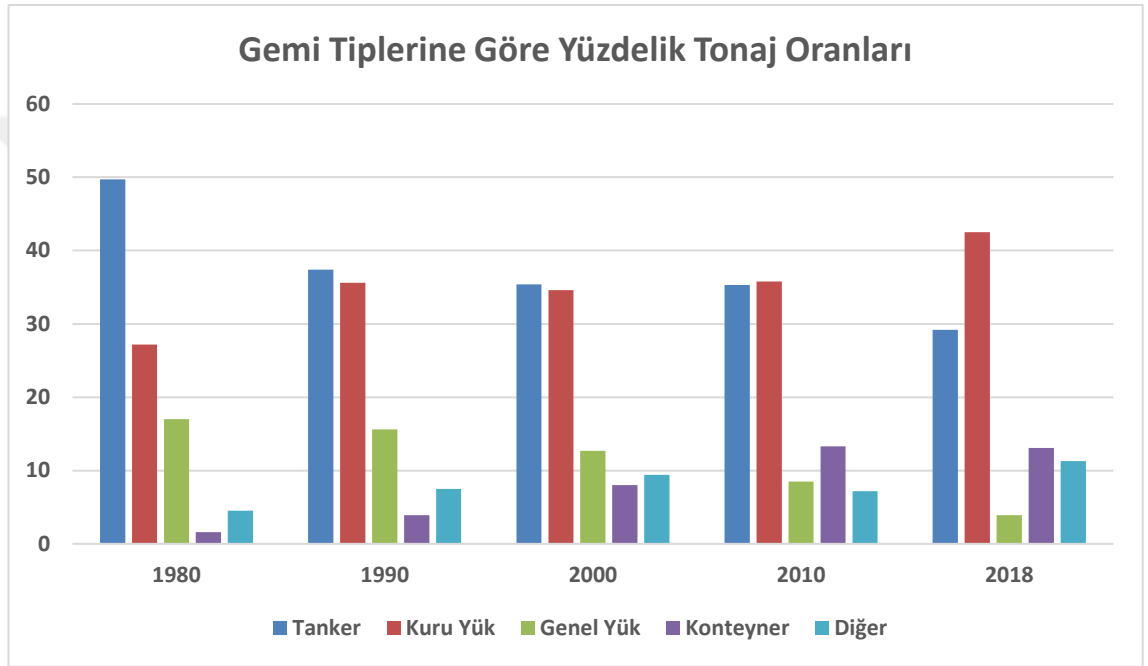


* Dünya Deniz Ticaret Filosundaki Büyüme (dwt) * Deniz Ticaretindeki Büyüme (ton)

Grafik 22. 2000-2017 Yılları Arasında Dünya Gemi Filosu ve Deniz Ticareti Değişimi Oranları

Kaynak: UNCTAD Review of Maritime Transport 2018, s.23

Tablo 2 ve grafik 21'e baktığımızda gemi sayısı ve tonaj miktarının ivmesi değişse de sürekli arttığını görmekteyiz. Dünya deniz ticaretinin gerilediği dönemlere bile baktığımızda gemi filosu büyümüştür. 2011 yılından sonra büyüme hızı hızlı şekilde yavaşlamıştır.



Grafik 23. Gemi Tiplerine Göre Yüzdellik Tonaj Oranları 1980-2018

Kaynak: UNCTAD Review of Maritime Transport 2018, p24

2018 yılında toplam dünya filosu 94164 gemi ve 1,92 milyar dwt'dan oluşmaktaydı. Bu 2010'da 1,28 milyar dwt, 2000'de 800 milyon dwt, 1980'da 680 milyon dwt ve 1970'de 320 milyon dwt idi. Dolayısıyla 1970'ler 2000'li yılların 20 yılı filonun en fazla büyüdüğü on yıllardı. Hızlı büyümenin yaşandığı yıllarda denizcilik piyasalarında yaşanan aşırı kapasiteyle navlun oranları üzerinde aşağı yönlü baskı oluştu. Filonun gelişmesi küresel ticarete meydana gelen yapısal değişikliklerin olduğunu doğrulamaktadır. Tankerlerin dünya filosundaki payı yaklaşık % 50'den % 30'un altına düşmüştür. Aynı zamanda, kuru dökme yük gemilerinin payı maden cevheri ve kömüre

olan talebin artmasıyla % 27'den % 42'ye yükselmiştir. Konteyner tonajının payı 1980'lerde olduğu payı % 10 civarındır. Ulaştırma teknolojilerinin artmasıyla genel kargo gemilerinin tonajı % 17'den % 4'e düşmüştür.

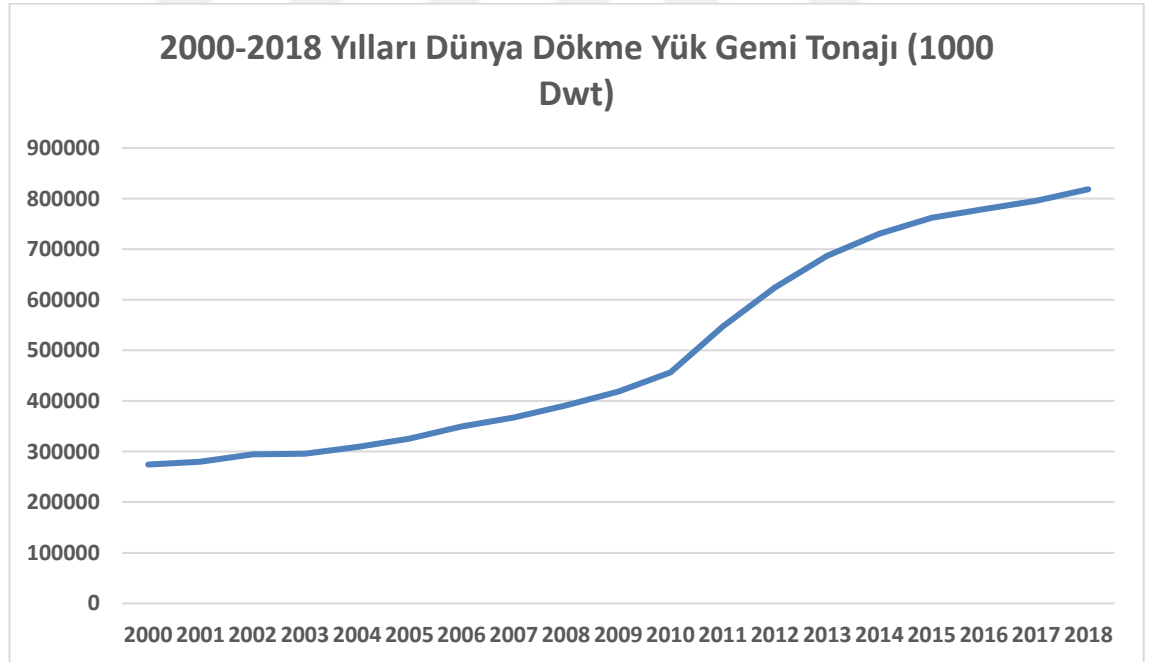
Tablo 3. Ülkeler Bazında Dünya Gemi Filosunun 2017 Yılındaki Verileri

	Ülke	Gemi Sayısı	DWT	Yabancı Bayrak Oranı	Değer Sırası (Dolar)	Filo Değeri (Milyon Dolar)	Gemi Başına Ortalama Değer (Milyon Dolar)	DWT Başına Ortalama Değer (Dolar)
1	Yunanistan	4199	308836933	78,76	3	72538	17,3	235
2	Japonya	3901	223855788	85,89	2	77898	20	348
3	Çin	5206	165429859	53,97	4	65044	12,5	393
4	Almanya	3090	112028306	90,77	8	38412	12,4	343
5	Singapur	2599	104414424	39,02	7	39193	15,1	375
6	Hong Kong	1532	93629750	23,98	9	25769	16,8	12,6
7	Güney Kore	1656	80976874	81,98	11	20928	12,6	258
8	ABD	2104	67100538	85,73	1	96182	45,7	1433
9	Norveç	1842	51824489	64,62	5	58445	31,7	1128
10	Birleşik Krallık	1360	51150767	80,55	6	40671	29,9	795
11	Bermuda	440	48059392	98,93	13	19691	44,8	410
12	Tayvan	926	46864949	90,62	17	10857	11,7	232
13	Danimarka	920	36355509	56	15	18694	20,3	514
14	Monaco	338	31629834	100	23	7903	23,4	250
15	Türkiye	1563	27732948	71,57	20	9055	5,8	327

Kaynak: UNCTAD Review of Maritime Transport 2017, s28)

Tablo 3'e bakıldığında Yunanistan'ın yük taşıma kapasitesi bakımından en büyük armatör ülke olduğu ülke görülüyor. Japonya, Çin, Almanya ve Singapur ile birlikte dünya tonajının neredeyse yarısını kontrol etmektedirler. Gemi sayısı bakımından Çin'in lider ülke konumunda olduğu görülmektedir. Bu sayıya kıyı taşımacılığında kullanılan bir çok küçük gemi de dahildir. Avrupa ve Kuzey Amerika'daki uluslar için denizcilikte armatörlük payı düşmeye devam etmekte olup özellikle Asya'dan orta gelirli ülkelerin payı artmaktadır. Armatörlük yüksek teknoloji gerektiren bir endüstri değildir. Yalnızca son teknolojilerin takibi ekonomik fırsatlardan yararlanmak için yeterlidir. Ayrıca yoğun iş gücü gerektirmediği için ucuz işçiliğin olduğu ülkelerde faaliyet gösterme zorunluluğu yoktur. Bu kural gemi sökümü için geçerli değildir. Ticaret gemi filosu büyük olan ülkelere baktığımızda az gelişmiş ülkelerin listede yer almadığını görmekteyiz.

2.2.1. Dünya Dökme Yük Gemi Piyasası

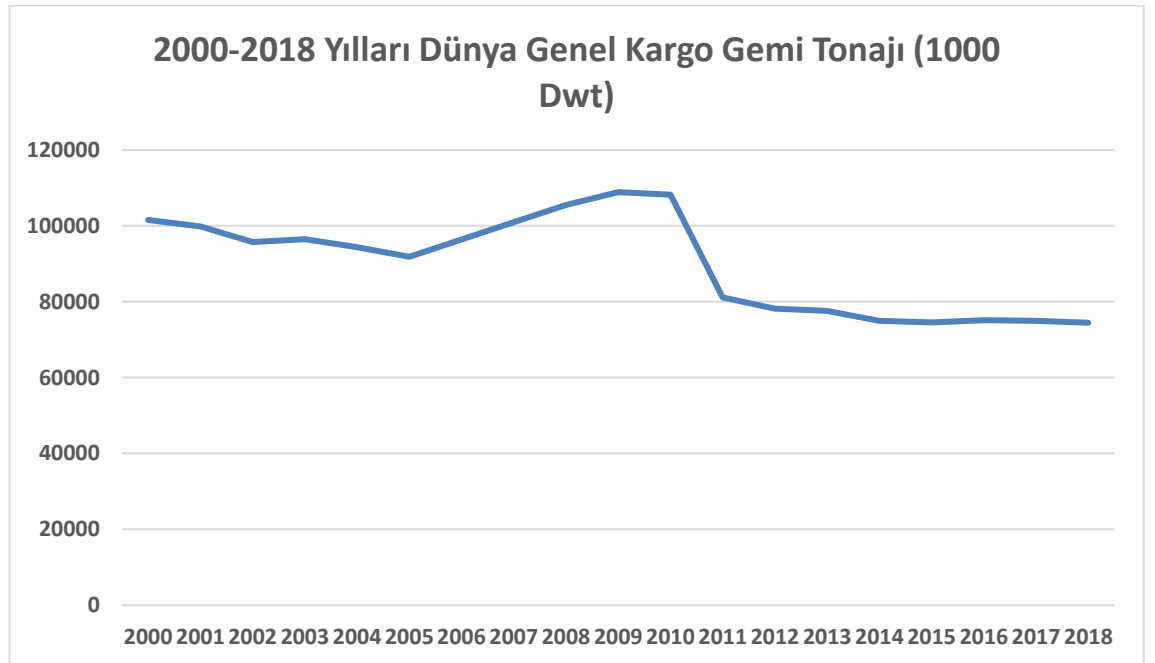


Grafik 24. 2000-2018 Yılları Dünya Dökme Yük Gemi Tonajı (1000 Dwt)

Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, (t.y.)

2017 yılının başında, kuru dökme filosu toplamda 771 milyon dwt kapasiteye sahip 11.139 tane gemiye ulaşmıştır. Sayı ve kapasite açısından bu, 2016 yılında sırasıyla yüzde 2,0 veya yüzde 2,4'lük bir büyümeye eşittir. 2011-2013 yılları arasındaki inanılmaz büyümeyi takip eden sonradan, yeni inşa kuru dökme yük gemi teslimleri 2014 yılından bu yana yıllık olarak yaklaşık 47 milyon dwt ortalamayla azalarak devam etmiştir. Bugün bilindiği kadarıyla, 2016 yılında toplam 46.5 milyon dwt kapasiteye sahip 555 dökme yük gemisi teslim edilmiştir. Aslında 2016 yılı başında sipariş miktarı 90.5 milyon dwt kadardı. Fakat bazı siparişlerde iptaller yaşanmıştır. Bu da teslim edilen gemi sayısında düşüşe neden olmuştur (isl shipping statistics and market review vol.61 no.4). 2010 yılından bu yana yapılan siparişlerle birlikte dökme yük gemi filosu en genç filo segmenti haline gelmiştir. 10 yıldan daha genç olan gemiler filonun %65'ini oluşturmaktadır. 20 yıldan daha yaşlı gemiler ise filonun %20'sini oluşturmaktadır (isl shipping statistics and market review vol.60 no.4). 1990'ların başında dökme yük gemilerinin ortalama büyüklüğü 46500 dwt'den 2009 yılı başında 55400 dwt'ye yükselmiştir (isl shipping statistics and market review vol.53 no.4).

2.2.2. Dünya Genel Kargo Gemi Piyasası

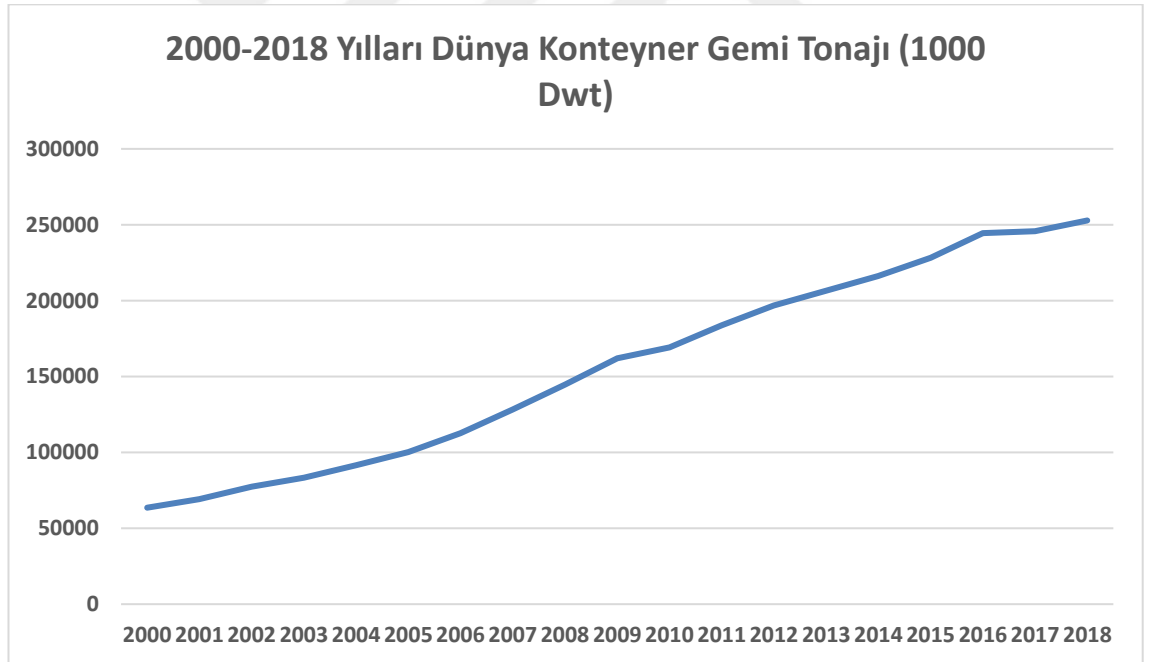


Grafik 25. 2000-2018 Yılları Dünya Genel Kargo Gemi Tonajı (1000 Dwt)

Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, (t.y.)

2000-2010 yılları arasında genel kargo gemi tonajı sabit kalırken konteyner filosu % 140 oranında büyümüştür. 2010 yılından sonra ciddi bir tonaj düşüklüğü yaşansa da 2011 yılında sonra bu düşüş ivmesi azalmıştır. 2011 yılında 7,7 milyon dwt filodan ayrılmış olup 5,8 milyon dwt eklenmiştir. 2012 yılı başında filo 16822 adet gemi ve 105 milyon dwt'den oluşmaktaydı. Karşılaştırma yapılacaksa sipariş edilen gemi sayısı 1004 adet olup 13,7 milyon dwt yani filonun %13'ünü oluşturmaktaydı. 2007 yılından beri 26,6 milyon dwt'ye sahip 2746 adet genel kargo gemisi filoya katılmıştır.

2.2.3. Dünya Konteyner Gemi Piyasası



Grafik 26. 2000-2018 Yılları Dünya Konteyner Gemi Tonajı (1000 Dwt)

Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, (t.y.)

Konteyner gemi filosu 2017 yılı büyüme oranı %4'e yakındır. Bunda teslim sayılarının artışı ve gemi söküm oranının azalmasının katkısı çok fazladır. 8.000 TEU'nun

üzerindeki gemi filosu %11 artarken, 8.000 TEU'nun altındaki gemi filosu %3 azaldı. Verimli filo artışı, 2017 yılı başında %7 olan boшта bekleyen gemi oranının yıl sonunda %3'e düşmesidir. 2017 yılında daha az sipariş ertelenmiştir. Teslimat performans oranı %75'e ulaşmıştır. Filo 1,2 milyon TEU genişlemiştir. Panamax gemiler hurdaya ayrılan gemilerin çoğunluğunu oluşturmuştur. 2016 yılında 18,5 yaşındaki gemiler hurdaya ayrılırken 2017 yılında hurdaya ayrılan gemi fiyatlarının düşmesiyle ortalama hurdaya ayrılma yaşı 21'e yükselmiştir (Danish Ship Finance Shipping Market Review May 2018, p.23).

2016 yılında, konteyner filosu tarihsel olarak yüksek hurda seviyelerine ve sipariş ertelemelerine bağlı olarak sadece %1.3 oranında büyürken, talep 2015'teki oranın iki katından daha fazla,% 2.5 oranında büyümüştür. Konteyner filosu 8.000 TEU altındaki gemiler için 2016 yılında %5 azalırken, 8.000 TEU üzerindeki gemiler için TEU cinsinden %10 oranında büyümüştür. Bu rakamlar iki katmanlı bir piyasayı açıkça göstermektedir. Ancak bu yapı içinde kendi filolarından daha büyük bir pay almak için daha yakın çalışan liner operatörleri tarafından ezilen tonaj sağlayan firmaları görüyoruz. 2017 yılının Mart ayında, 1.3 milyondan fazla TEU (filonun% 6'sı) boştaydı Bu gemilerin gemilerinin neredeyse% 80'i, 8.000 TEU kapasiteden daha düşük gemilerden oluşmaktaydı (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2017:31).

Konteyner filosu, 2010'dan bu yana en yüksek filo büyüme oranı olan %8 oranında büyümüştür. 2015 yılında, Panamax filosu %2 daha küçülmüştür. 2015 yılındaki düşük navlun oranlarına rağmen, armatörler gemi teslim programlarında kesintiye gitmediler. 2015 yılında 1.7 milyon TEU 'luk 212 yeni gemi filoya girmiştir. 2014 yılına göre %8'lik bir artış yaşanmış olup ortalama 7.900 TEU kapasitede gemi teslim edilmiştir. Post-panamax gemi teslimatları tüm teslimatların %94'ünü oluştururken, bunların %27'si 16.000 TEU 'den fazla kapasitedeki gemilere aittir. 2015 yılında teslim edilmesi planlanan siparişlerin% 86'sı teslim edilmiştir. Siparişlerin yalnızca% 3'ü iptal edilirken, %11'i daha sonra teslimat için ertelenmiştir (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2016:45).

Filo 2014 yılında %7 oranında büyümüştür. Bu çok daha düşük bir erteleme oranı nedeniyle meydana gelmiştir. 2014 yılının başında, filoya girmek için yaklaşık 1.6 milyon teu planlanmış olup ve teslim edilen sayısı 1.5 milyon TEU seviyesinde gerçekleşmiştir. Öncelikle, ertelenen siparişlerin, 2015 yılında teslimat için planlanan siparişlerin de eklenmesiyle teslim oranı %92 oranında gerçekleşmiştir. Teslim edilen gemilerin ortalama büyüklüğü, 2013 yılında 6.600 TEU 'dan 7.500 TEU'ya çıkmıştır (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2015:36).

2013'te filoya girmesi planlanan 1,8 milyon TEU iken, 1,3 milyon TEU kapasitesinde gemi filoya eklenmiştir. Post-panamax filosu %15'lik net bir büyüme oranı sağlamıştır. Kalan %30 daha sonra teslimat için ertelenmiştir. Filo büyümesi son birkaç yılda yavaşlamış olsa ve daha küçük boyuttaki gemi filoları daralırken, daha büyük Post-Panamax gemi filoları artmaya devam etmektedir. 2013, toplam filonun ortalama 1,3 milyon TEU girişin yaşandığı sekizinci başarılı olarak kabul edilir. Denizde yaklaşık her dördüncü konteyner gemisi, toplam taşıma kapasitenin % 55'ine eşit bir olan Post-panamax gemisidir (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2014:21).

2012 yılında filoda Post-panamax tipi gemilerin 1 milyon TEU 'dan fazla olduğu 1.25 milyon TEU 'luk bir büyüme yaşanmıştır. Toplamda, 117 Post-Panamax gemi filoya girmiştir. Bu sayı 2011'de 122'dir. Bunlardan 51 gemi 10.000 TEU üzerinde bir kapasiteye sahiptir. 2012 yılında hurdaya ayrılma oranı 300.000'den fazla TEU ile 2009'un rekor seviyesine yaklaşmıştır. Bu gemiler genellikle küçük kapasitede olanlardan oluşmaktadır. Hurdaya çıkma yaş ortalaması 23 idi. Bu ortalama 2010-2011 yıllarında hurdaya çıkan ortalama gemi yaşından yaklaşık beş yaş daha gençti. Toplam konteyner filosu 2012'de% 6, Post-panamax sonrası gemi filosu %15 büyümüştür (Danish Ship Finance Shipping Market Review April, 2013:18).

Konteyner filosu, 2011 yılında %8 artarak 1.2 milyon TEU büyümüştür. Panamax teslimatları 2011'de neredeyse durma noktasına gelmiştir. 2011 yılında 30.000 TEU filoya girmiş olup bu oran 2010 yılında göre %92 azalmıştır. 2010'da 365.000 TEU teslimatı olmuştur. Post-panamax filosundaki gemi sayısı beş yıldan daha az bir sürede iki katına çıktı. 2011 yılında Post-panamax teslimatları 1,1 milyon TEU'yu bulmuştur.

Bu gemiler 2011 teslimatlarının % 90'ını oluştuyordu. Bu oran 2010'da %64'tür. Filoya katılan yeni gemiler öncelikle büyük Post-panamax gemilerdir. 2011 yılında 8.000 TEU 'dan büyük gemilerin teslimatı 780.000 TEU'dur. 2010'da bu oran 680.000 teu olarak gerçekleşmiştir (Danish Ship Finance Shipping Market Review March, 2012:13).

Konteyner filosu 2010'da% 10 büyümüş olup 1.4 milyon TEU teslim edilmiştir. Post-panamax gemi filosu 2010 yılında %18 büyümüş olup ve 900.000 TEU filoya girerken yalnızca 4651 TEU'luk bir gemi hurdaya ayrılmıştır (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2011:14).

Dünya konteyner filosu 2009 yılında, önceki yıllara göre daha yavaş bir oranda olsa da büyümeye devam etti. Gemi sayısındaki yıllık artış yüzde 0,8 idi. Gemi büyüklükleri artmaya devam ettikçe, TEU kapasitesindeki büyüme oranı %5,6'ya ortalama gemi büyüklüğü ise %4,7 oranında artmıştır. 1 Ocak 2010 itibariyle dünya konteyner gemisi filosu 12,8 milyon TEU taşıma kapasitesine sahip 4.677 gemide bulunuyordu (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2010:30).

2009 yılında 14,4 milyon TEU kapasiteye ulaşılmıştır. 2008 yılında yeni gemi siparişlerinde yaşanan büyük artışa rağmen 2009 yılının ilk yarısında sipariş yapılmamıştır. Gemi başına ortalama taşıma kapasitesi Ocak 2009'da 2.618 TEU olarak çıkmıştır. (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2009:99).

2008 yılı başında toplam 10,76 milyon TEU kapasitesi olan 4.276 gemi vardı. Bu, bir önceki yıla göre gemi sayısında %9,5'luk ve TEU kapasitesinde %14'lük bir artışı göstermektedir. Ayrıca gemi büyüklükleri de artmaya devam etti. Gemi başına ortalama taşıma kapasitesi Ocak 2007'de 2.417 TEU'dan Ocak 2008'de 2.516 TEU'ya yükselmiştir. (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2008:32).

2007 yılı başında toplam 9,4 milyon TEU kapasitesi olan 3.904 gemi vardı. Bu, bir önceki yıla göre gemi sayısında %11,7'lik bir artışı ve TEU kapasitesinde ise %16,2'lik artış olduğunu göstermektedir. Ayrıca, gemi başına ortalama taşıma

kapasiteleri Ocak 2006'da 2.324 TEU'dan Ocak 2007'de 2.417 TEU'ya yükselmiştir (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2007:22-23).

2006'da filoya 8,1 milyon TEU kapasiteli 3494 gemi katılmıştır. Gemi sayısında %8,9'luk TEU taşıma kapasitesinde de 13,3'lük bir artış olmuştur. 2005'te gemi başına ortalama taşıma kapasitesi 2.235 TEU olarak görülmüştür (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2006:19).

2005 yılında filoya 7,1 milyon TEU kapasitesine sahip 3206 tane gemi eklenmiştir. 2004 yılında gemi başına ortalama taşıma kapasitesi 2108 TEU'dur (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2005:19).

2004 yılının başlarında konteyner gemi filosunda toplam 6,4 milyon TEU kapasitesi olan 3,054 adet gemi bulunuyordu. Gemi başına ortalama taşıma kapasitesi 2002 yılında 1.944 TEU'dan 2004'te 2.108 TEU'ya yükselmiştir. 2003 sonu itibariyle, büyük konteyner gemilerine yönelik sipariş verme eğilimi azalmadan devam etti. 3.000 TEU kapasitesine sahip gemiler, yıllık tonaj teslimatlarının %70,5'ini ve sipariş miktarının da %81,6'sını oluşturdu (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2004:19).

2003 yılının başlarında filoda, toplam 5,8 milyon TEU kapasitesi olan 2.890 gemi bulunmaktaydı. Gemi sayısında yüzde 4,9 ve TEU kapasitesinde yüzde 10,1 oranında artış olmuştur. 2001'de 1.824 TEU'dan 2003'te 2.040 TEU'ya yükselen gemi başına ortalama taşıma kapasitesiyle büyük gemi inşa sayıları artmaya devam etti. 3.000 TEU kapasitesi olan gemiler, yıllık tonaj teslimatlarının %67'sini ve sipariş defterinin %79,8'ini oluşturdu (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2003:19).

2002 yılının başında toplamda % 6,2 artışla 5,3 milyon TEU'luk toplam kapasiteye sahip 2.755 gemiye ulaşmıştır. Önceki yıla göre TEU kapasitesinde %13,2'lik gemi sayısında da %6,2 'lik yükseliş yaşanmıştır. Ayrıca gemi büyüklükleri, 2000 yılında 1.824 TEU'dan 2001'de 1.944 TEU'ya yükselmiştir. 2001 yılı sonuna kadar, büyük konteyner gemilerine yönelik sipariş eğilimi azalmadan devam etmiştir. 3.000 TEU'nun

üzerinde bir kapasiteye sahip olan gemiler, yıllık tonaj teslimatlarının %71'ini ve sipariş olarak da %72,2'lik paya sahiptir (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2002:18-19).

2001 yılı başında filo 4,7 milyon TEU'luk toplam kapasitesine sahip 2.595 adet gemiye sahiptir. Önceki yıla göre gemi sayısında %6,6'lık artış TEU sayısında da %10,1'lik artış gerçekleşmiştir (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2001: 19).

Tablo 4. Ülkeler Bazında Konteyner Gemi Filosu 2017 Yılındaki Verileri

Ülke	20'lik Konteyner Birimi	Pazar Payı	Gemi Sayısı	En Büyük Gemi Boyutu (20'lik Konteyner Cinsinden)	Gemi Başına Ortalama Boyutu (20'lik Konteyner Cinsinden)
Almanya	4.795.085	21.46	2.016	14.036	2.277
Çin	2.098.655	9.39	871	19.224	2.409
Yunanistan	1.815.265	8.13	563	14.354	3.224
Danimarka	1.548.865	6.93	300	18.270	5.163
Hong Kong (Çin)	1.383.720	6.19	288	17.859	4.805
Singapur	1.368.888	6.13	448	15.908	3.056
Japonya	1.240.871	5.55	410	14.026	3.027
İsviçre	1.225.932	5.49	236	14.000	5.195
Tayvan	977.453	4.38	280	8.626	3.491
Birleşik Krallık	873.348	3.91	337	15.908	2.592
Güney Kore	667.571	2.99	254	13.100	2.628
Fransa	592.738	2.65	95	17.722	6.239
Kuveyt	457.918	2.05	42	18.800	10.903
A.B.D.	351.895	1.58	206	9.443	1.708
Hollanda	302.313	1.35	646	3.508	468
Türkiye	262.955	1.18	512	9.010	514
Norveç	229.220	1.03	365	13.102	628
Endonezya	183.479	0.82	410	2.702	448

İsrail	178.623	0.80	42	10.062	4.253
Güney Kıbrıs	174.513	0.78	123	6.969	1419
En Büyük 20 Ülke	20.729.307	92.79	8534		2429
Dünya'nın Geri Kalanı	1.610.491	7.21	2616		
Dünya Toplamı	22.339.798	100.00	11150	19.224	2004

Kaynak: UNCTAD Review of Maritime Transport 2017, s.30

Tablo 5. Dünya Üzerindeki En Büyük 50 Konteyner Şirketi 2017 Yılındaki Verileri

Sıra	Şirket	2015 Yıl Sonu		2016 Yıl Sonu		Mayıs 2017			
		Gemi Sayısı	Kapasite	Gemi Sayısı	Kapasite	Gemi Sayısı	Kapasite	Pazar Payı	Ortalama Gemi Boyutu (20'lik Konteyner Cinsinden)
1	Maersk	629	3.103.266	655	3.323.064	621	3.201.871	16.0	5.156
2	Mediterranean Shipping Company	487	2.734.409	458	2.802.830	469	2.935.464	14.6	6.259
3	CMA-CGM	553	2.449.350	460	2.227.600	441	2.220.474	11.1	5.035
4	China Ocean Shipping (Group) Company	285	1.616.462	254	1.508.207	277	1.603.341	8.0	5.788
5	Hapag-Lloyd	187	999.950	171	987.892	180	1.038.483	5.2	5.769
6	Evergreen	197	955.108	188	990.792	186	995.147	5.0	5.350
7	Orient Overseas Container Line	111	583.969	101	594.550	107	666.558	3.3	6.230
8	Hamburg-Süd	138	670.029	127	638.906	116	594.008	3.0	5.121
9	Yang Ming	101	543.772	101	584.839	100	588.389	2.9	5.884

10	United Arab Shipping Company	51	452.510	59	565.433	56	546.220	2.7	5.554
11	Nippon Yusen Kaisha	101	493.443	95	498.076	97	538.754	2.7	5.554
12	Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines	99	549.987	78	467.389	82	515.880	2.6	6.291
13	Hundai Merchant Marine	56	384.403	67	455.841	69	458.247	2.3	6.641
14	Kawasaki Kisen Kaisha Limited – K Line	71	397.557	63	351.890	64	363.019	1.8	5.672
15	Pacific International Lines	134	336.327	132	360.939	132	361.752	1.8	2.741
16	Zim Integrated Shipping Services	88	381.780	80	359.945	69	307.934	1.5	4.463
17	Wan Hai Lines	93	223.374	94	235.596	96	248.880	1.2	2.593
18	X-Press Feeders	78	122.504	102	160.184	92	145.454	0.7	1.581
19	Republic of Korea Transport Company	67	114.833	75	150.386	72	140.365	0.7	1.950
20	Shandong International Transportation Corporation	76	98.572	75	92.043	75	100.195	0.5	1.336
21	Islamic Republic of	27	92.674	27	92.674	26	89.374	0.4	3.437

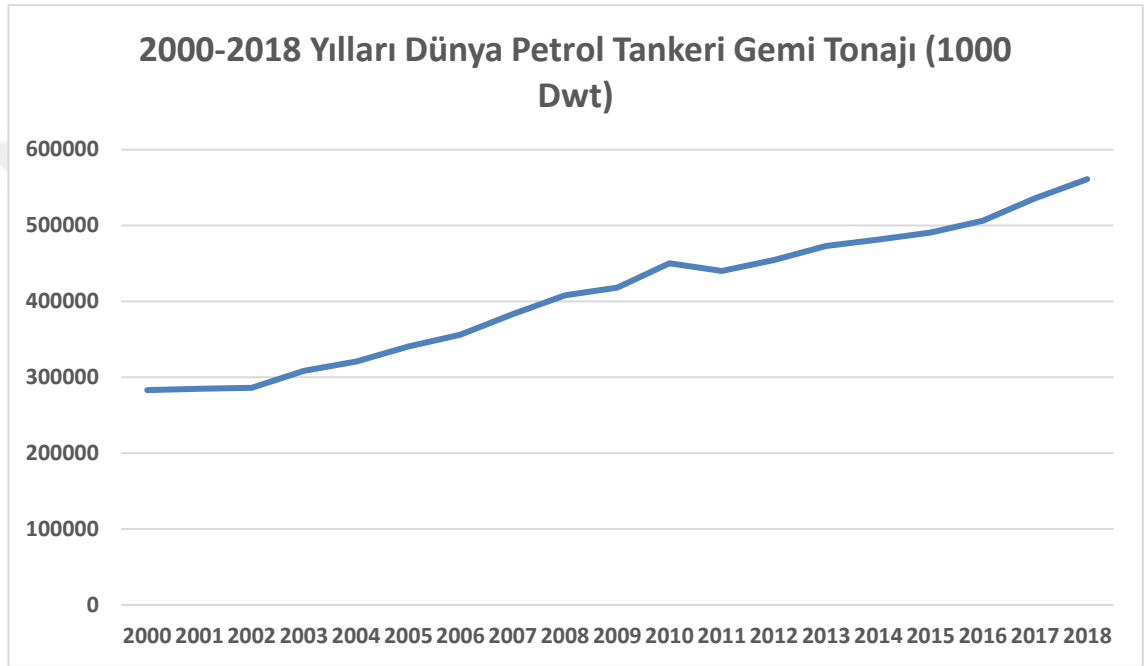
	Iran Shipping Lines								
22	Arkas Container Transport	45	67.243	46	82.491	48	86.157	0.4	1.795
23	TS Lines	44	91.308	40	86.131	38	74.188	0.4	1.952
24	Simatech Shipping	20	55.984	22	62.816	25	70.602	0.4	2.824
25	Sinokor Merchant Marine	36	45.151	39	55.269	42	59.533	0.3	1.417
26	Transworld Group of Companies	24	40.256	31	52.856	33	57.588	0.3	1.745
27	Emirates Shipping Line	9	41.611	8	38.431	9	48.450	0.2	1.358
28	Regional Container Lines	30	54.771	26	51.631	24	47.782	0.2	1.991
29	China Merchants Group	29	37.238	27	32.208	34	46.181	0.2	1.358
30	Unifeeder	42	44.653	41	45.211	40	43.914	0.2	1.098
31	Heung-A Shipping	35	49.199	39	45.820	34	41.959	0.2	1.234
32	SM Line					11	41.406	0.2	3.723
33	Nile Dutch	16	48.867	10	32.071	11	40.957	0.2	3.723
34	Matson	20	40.952	19	39.806	19	39.806	0.2	2.095
35	Quanzhou Ansheng Shipping Company	8	21.721	9	24.121	12	37.261	0.2	3.105
36	Zhonggu Shipping	6	19.912	9	27.397	11	35.933	0.2	3.267
37	Samudera	26	31.486	26	31.929	26	32.038	0.2	1.232

38	Salam Pasific Indonesia Lines	29	23.260	30	26.258	31	29.576	0.1	954
39	Seaboard Marine	26	37.063	21	30.749	19	28.175	0.1	1.483
40	Temas Line	19	11.630	28	21.449	33	25.671	0.1	778
41	Namsung Shipping Company	28	26.095	26	24.900	26	24.900	0.1	958
42	Meratus Line	26	23.034	27	25.436	27	23.795	0.1	881
43	Tanto Intim Line	32	21.015	34	22.089	35	23.094	0.1	660
44	Shipping Corporation of India	7	23.252	6	22.517	5	20.648	0.1	4.130
45	Swire Group	9	10.542	10	14.144	13	20.318	0.1	1.563
46	National Transport and Overseas Services Company	6	6.600	12	15.122	14	18.622	0.1	1.330
47	Far Eastern Shipping Company	12	13.085	13	17.252	12	18.198	0.1	1.517
48	W.E.C. Lines	18	16.821	17	15.600	19	17.979	0.1	946
49	Log-in Logistica Intermodal	8	19.005	8	19.347	7	16.895	0.1	2.414
50	Far Shipping	14	20.185	9	13.361	10	14.436	0.1	1.444
	En Büyük 50 Şirket Toplam	4.253	18.246.188	4.095	18.425.488	4.095	18.745.871		4.578
	En büyük 50 Şirketin Filodaki Payı		%92.4		%92.2		%93.5		
	En Büyük 10 Şirket Toplam	2.739	14.108.825	2.574	14.224.113	2.553	14.389.955		5.636

En büyük 10 Şirketin Filodaki Payı	%71.5	%71.2	%71.8
------------------------------------	-------	-------	-------

Kaynak: UNCTAD Review of Maritime Transport 2017, s.30-32

2.2.4. Dünya Tanker Gemi Piyasası



Grafik 27. 2000-2018 Yılları Dünya Petrol Tankeri Gemi Tonajı (1000 Dwt)

Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, (t.y.)

2017 yılında düşük navlun oranlarına rağmen, yeni inşa gemi piyasası özellikle, VLCC gemiler için canlıydı. 2017 yılında yeni gemi siparişleri 24 milyon dwt kapasiteye sahip 109 gemiye ulaştı. Bunlardan 54'ü VLCC tipi gemilerdi. 2017 yılında yeni inşa gemi teslimatları 31,6 milyon dwt ulaştı. Bu rakam 2011'den bu yana görülmüş en yüksek kapasite teslim rakamıdır. Ertelemelerde ve iptallerde gözlenen önemli bir düşüş, 2017'de gerçekleşmesi planlanan siparişlerin %83 oranında olmasını sağladı. 2016'da bu oran % 71'di. Ham petrol tanker filosu üst üste üçüncü yıl da büyümeye devam etmiştir (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2018:50).

Yeni inşa gemilerin teslimi 2016 yılında 21 milyon dwt ile devam etti. Ayrıca, çok az yeni gemi siparişi iptal edildi ve sadece 1,5 milyon dwt hurdaya çıkarıldı (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2017:57).

Yüksek navlun oranları armatörlerin sipariş ettikleri gemileri zamanında almak için teşvik etse bile 2015 yılında teslim edilmesi planlanan siparişlerin sayısı çok azdı. Sadece planlanan siparişlerin üçte ikisi fiili olarak teslim edildi. Toplamda, 2015 yılında filoya 9,3 milyon dwt teslim edilmiştir. Yıl boyunca sadece iki tane VLCC ve üç adet Aframax tipi gemi hurdaya çıkarılmıştır. 2015 yılında teslim edilmesi planlanan siparişlerin yaklaşık üçte biri teslim edilmemiştir. Bunların %24'ü ertelenmiş olup %7'si iptal edilmiştir. Ertelemelerde öncelikle VLCC tipi gemilerde yaşanmıştır ve bunların dörtte üçü bir Çin'de yer alan Jinhai Heavy Industries tersanesine verilen siparişlerdi (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2016:70).

2011 yılında filonun genişleme oranı %7'den fazla seviyeyle zirveye çıktıktan sonra, filo büyümesi yavaşlamaya başlamıştır. 2014 yılına gelindiğinde son yıllarda kaydedilen en düşük seviye olan %1'in altına düşmüştür. Yeni gemi teslim sayıları 2014 yılında daha da gerilemiş olup 2011 yılında filoya katılan miktar 30 milyon dwt olup bu rakam 2014 yılında 9,5 milyondan dwt'den daha azdır. 2011. VLCC tipi gemiler teslimatların %80'ini oluştururken, geri kalan% 20'si Suezmax'lar ve Aframax'lar arasında paylaşılmıştır. 2014 başında teslimat için 16,5 milyon dwt planlanmıştır. Sonuç olarak, %57 teslim oranına ulaşılmıştır. Yeni siparişlerde VLCC tipi gemiler ağırlığı oluşturmuştur. Bu siparişlerin %77'si teslim edilmiştir. Suezmax ve Aframax tipi gemilerde planlanan siparişlerinin yalnızca %27'si teslim edilmiştir. Suezmax tipi gemilerde yaşanan iptallerin nedeni ise, Çin'deki Jiangsu Rongsheng adlı tersanenin tadilattan geçirilmesinden dolayı teslimat oranının bir kereye mahsus olmak üzere yavaş oranda gerçekleşmesidir. Teslim edilmeyen %26 oranlık geminin teslimatı sonraki bir tarihe ertelenmiş olup, geri kalanlar iptal edilmiştir. Suezmax tipi gemiler hem erteleme hem de iptal işlemlerinin büyük kısmını oluşturuyordu. Toplamda, 3,5 milyon dwt Suezmax tipi gemi teslim edilmemiştir. 2014 yılı sonu itibariyle hurdaya ayrılan 7,3

milyon dwt gemi vardı. Bu gemilerin %50'sini VLCC tipi gemiler oluşturmaktaydı (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2015:60).

2013 yılında filo büyümesi %2'nin altına düştü. Bu oran 2002'den bu yana en düşük büyüme oranıdır. Filonun büyümesi ilk altı ayda yaşandı. Geri kalan altı ayda ise filoda küçülme yaşanmıştır. 2013 yılında yaklaşık 16 milyon dwt filoya girmiştir. Aynı zamanda, ilk üç çeyrekteki zayıf pazar ortamı, yıl sonunda filodan hurdaya ayrılması öngörülen 10 milyon dwt miktarın 8 milyonunu bu zaman diliminde ayrılmasına neden olmuştur. Bu 2003'ten bu yana en yüksek seviyedir. Hurdaya ayrılan gemilerin dışında filo büyümesinin düşük olması, 2013'te teslim edilmesi planlanan siparişlerin yaklaşık olarak% 50'sine denk gelen ertelenmesi veya iptal edilmesinin bir sonucudur. 2013 yılı için planlanan gemi teslimleri, başlangıçta yaklaşık 30 milyon dwt planlanmıştır. Fakat 18 milyon dwt VLCC, 10 milyon dwt Suezmax ve 2 milyon dwt Aframax olarak gerçeklemiştir. Daha sonra teslim edilmek üzere yaklaşık 6 milyon dwt planlandı ve 9 milyon dwt daha iptal edildi. Suezmax ve Aframax tipindeki gemilerin teslimatlarındaki erteleme ve iptal oranı eşitti. Üçte ikilik kısım ise VLCC tipi gemilerde oldu (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2014:28).

2012 yılında filoya 25 milyon dwt yeni eklenmiş olup %5'lik büyüme yaşanmıştır. 10 milyon dwt ise hurdaya ayrılmış ya da diğer gemi türlerine dönüştürülmüştür. Filodaki büyüme gemi tipleri arasında eşit dağılmamıştır. Aframax tipi gemilerdeki artış çok az olmuştur. VLCC ve Suezmax tipi gemilerdeki artış %6 olarak gerçekleşmiştir. 2012'nin hurdaya ayrılan gemi düzeyi bir öncekine göre yıla nispeten düşük kalmıştır. Tek cidarlı tankerler haricinde filonun ortalama yaşı 8 olduğu görülürse hurdaya ayrılacak doğal aday kıtlığı yaşandığı açıktır. Genellikle gemiler gövdelerindeki çelik yapıların değişiminin yaşanacağı dördüncü özel denetimlerden sonra hurdaya çıkarılabilir (Danish Ship Finance Shipping Market Review April, 2013:25).

2011 yılı başında, yıl boyunca teslimat için 43.2 milyon dwt gibi rekor bir sayı planlandı. Ham petrol tanker filo tonajı 2011 yılında %7 oranında 20 milyon dwt artarken, 2011 yılında 30 milyon dwt filoya katılmıştır. Gemi söküme ayrılan rakam 10 milyon

dwt'dir. Büyüme oranlarına bakarsak; VLCC tipi gemiler %8 oranında artarken, Suezmax filosu ise %9 büyümüştür, Aframax filosu ise sadece %3 genişlemiştir. 2011 yılında filonun %3'üne denk gelen 6,5 milyon dwt hurdaya çıkarıldı. 2011'de hurdaya çıkan gemilerin çoğu VLCC veya Aframax tipi gemilerdi. 2011'in ikinci yarısında 14-16 senelik bazı gemiler gemi söküme gönderildi. Bu gemiler birinci nesil çift cidarlı olup modern ve büyük boyuttaki benzer gemilere göre daha yavaş ve boyutları daha küçüktür. Gemi söküm fiyatlarının fazla olması, yüksek yakıt fiyatları ve düşük kazanç sebebiyle filodan çekilmişlerdir. Toplamda 3,5 milyon dwt tonajında ham petrol tankeri gemiler, kuru yük ya da açık deniz petrol sondaj tesisleriyle ilgili çalışan gemilere dönüştürülmüşlerdir (Danish Ship Finance Shipping Market Review March, 2012:22-23).

2010 yılında Ham petrol tankeri filosu 11,5 milyon dwt ile % 3 oranında artarken teslim edilen tonaj miktarı 28 milyon dwt ve filodan ayrılan gemi tonaj miktarı 16.5 milyon dwt olmuştur. VLCC tipi gemi filosunda % 2 büyüme gerçekleşmiş olup Suezmax ve Aframax tipi gemi filosunda ise %5'lik artış görülmüştür. 2010 yılında planlanan yeni gemi siparişlerinin %20'si yani 7 milyon dwt hiçbir zaman gerçekleşmemiştir. 2010 yılında 6,5 milyon dwt gemi söküme ayrılmıştır. Bu miktar, 2009'a göre %41 daha yüksektir. 2010 yılında hurdaya çıkan hacim, teslim edilen kapasitenin yaklaşık %24'ünü karşılamaktadır. Tankerden diğer gemilere dönüştürülen miktar ise filonun %3'ü olup 9,9 milyon dwt tonaja eşdeğerdir. Bu oran 2009 ve 2008 yıllarına göre daha azdır. Dönüştürmede tercih edilen gemi tipleri yine dökme kuru yük ve açık deniz petrol sondaj tesisleriyle ilgili çalışan gemilerdir. Geçmişte daha çok tek cidarlı gemiler dönüştürülüyordu (Danish Ship Finance Shipping Market Review May, 2011:23).

2009 yılına bakacak olursak filoya eşi görülmemiş miktarda yeni gemi girişi olmuştur. 37,7 milyon dwt teslimatı yapılırken bunun 30,7 milyon dwt hizmete girmiştir. Planlanan gemi teslimlerinin %19'u hiçbir zaman denize ulaşamamıştır. Bu siparişler iptal yerine sonraki bir tarihte teslim edileceği bildirilmiştir. Filonun 4,7 milyon dwt'lik kısmı gemi söküme ayrılmıştır. VLCC tipi gemilerde hurdaya ayrılma miktarı kapasitenin yarısını bulmuştur. 9,4 milyon dwt'ye sahip kısım diğer tip gemilere dönüştürülmüştür (Danish Ship Finance Shipping Market Review-April 2010, p.14). Aframax ve Suezmax

tipi gemilerde 2007 filosunun büyümesi %7 olmuştur. Gemi söküm faaliyeti, 2006'daki seviyenin biraz üzerinde olmuştur. Gemi sökümdeki ana faaliyet ise Aframax tipi gemilerdedir. VLCC tipi gemilerde hurdaya ayrılan bir gemi yoktur. Filoya net katılım, 16 milyon dwt gerçekleşmiştir. VLCC tipi gemiler 2006 yılına göre %6 oranında yaklaşık 8,6 milyon dwt artmıştır (Danish Ship Finance Shipping Market Review April, 2007:10; BRS Review2018-01 Shipbuilding, 2018)

2.2.5. Dünya Gemi İnşa Piyasası

Tablo 6. 2017 Yılındaki Yeni İnşa Gemi Teslim Tipleri ve Ülkelere Göre Dağılımı

Gemi Tipleri	Çin	Güney Kore	Japonya	Filipinler	Diğer Ülkeler	Toplam
Petrol Tankeri	5.330	10.859	1.885	472	1.213	19.709
Dökme Kuru Yük	11982	640	7713	480	236	21.052
Genel Kargo	588	75	186	-	233	1.082
Konteyner	3.105	5.873	1.408	974	451	11.813
Gaz Tankeri	708	3.973	439	52	12	5.185
Kimyasal Tanker	654	6	531	-	137	1329
Toplam	23.339	22.509	12.937	1.980	4.224	64.989

Kaynak: (UNCTAD Review of Maritime Transport 2018, s.37)

Tablo 7. 2010-2014 Yılları Arasındaki Bölgelere Göre Yeni İnşa Gemi Teslim Tonaj Dağılımı

Yıl	Uzakdoğu		Amerika Kıtası		Batı Avrupa		Doğu Avrupa		Diğer Ülkeler		Toplam 000GT
	000GT	%	000G T	%	000GT	%	000GT	%	000G T	%	
2000	26,498	83.6	102	0.3	3,355	10.6	1,185	3.7	556	1.8	31,696
2001	25,968	83.0	131	0.4	3,419	10.9	1,205	3.9	569	1.8	31,292
2002	27,760	83.2	153	0.5	3,399	10.2	1,452	4.3	619	1.9	33,383
2003	30,832	85.3	321	0.9	3,227	8.9	1,180	3.3	571	1.6	36,131
2004	34,653	86.3	317	0.8	2,675	6.7	1,792	4.5	734	1.8	40,171
2005	41,218	87.8	456	1.0	2,411	5.1	1,845	3.9	1,040	2.2	46,970
2006	45,230	86.8	313	0.6	3,095	5.9	2,157	4.1	1,323	2.5	52,118
2007	49,342	86.1	193	0.3	3,908	6.8	2,009	3.5	1,868	3.3	57,320
2008	59,613	88.1	213	0.3	3,598	5.3	2,101	3.1	2,165	3.2	67,690
2009	70,266	91.2	369	0.5	2,643	3.4	1,573	2.0	2,221	2.9	77,073

2010	88,932	92.2	286	0.3	2,943	3.1	1,347	1.4	2,926	3.0	96,433
2011	95,593	93.9	224	0.2	1,325	1.3	1,221	1.2	3,483	3.4	101,845
2012	88,802	92.9	373	0.4	1,241	1.3	858	0.9	4,301	4.5	95,575
2013	65,478	92.9	362	0.5	991	1.4	830	1.2	2,819	4.0	70,480
2014	59,323	91.8	505	0.8	1,185	1.8	556	0.9	3,050	4.7	64,618

Kaynak: www.shipbuildinghistory.com, (t.y.)

2017 yılında, gemi inşa sektöründe toplam teslimat 65 milyon gros tona ulaşmış olup, 2017 yılı başındaki filonun %5,2'sine eşittir. Ayrıca, 2017 yılında 23 milyon gros ton hurdaya ayrılmıştır. Dünya filosunda %3,3'lük oranlı yani 42 milyon gros tonluk bir büyümeye yol açmıştır. Dökme kuru yük sektörü, 20 milyon gros tonluk yeni teslim miktarıyla en fazla yeni gemi inşa giriş yılını yaşamıştır. Bu sektör aynı zamanda 8 milyon gros tondan daha yüksek hurdaya ayrılma oranıyla, filosunda %2,9'luk net bir büyümeye yol açmıştır. Petrol tankerlerinde daha az yeni gemi inşa ve hurdaya ayrılma faaliyeti oldu. Filodaki net büyüme neredeyse yüzde 5 oranındadır. Genel kargo gemi sektöründe ise, yeni inşalardan daha fazla hurdaya ayrılma kaydedilmiştir ve bu yüzden sektörde negatif bir büyüme oranına yol açmıştır. Gemi inşa sektöründe lider olan ülkeler, 2017 yılında teslim edilen gros tonun yüzde 90,5'ini oluşturan Çin, Kore Cumhuriyeti ve Japonya'dır. Çin, kuru dökme yük gemilerinde ve genel kargo gemilerinde en büyük pazar payına sahiptir. Güney Kore, petrol ve gaz tankerlerinde ve konteyner gemilerinde en güçlüdür. Japonya kimyasal tankerler ve kuru dökme yük gemilerinde en büyük pazar payına sahiptir. Dünya'nın geri kalanında ise söz sahibi ülkelerin çoğunluğunu Avrupa ülkeleri oluşturmaktadır. Yolcu gemileri ve petrol platform gemi pazarlarında güçlüdürler (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2018:37).

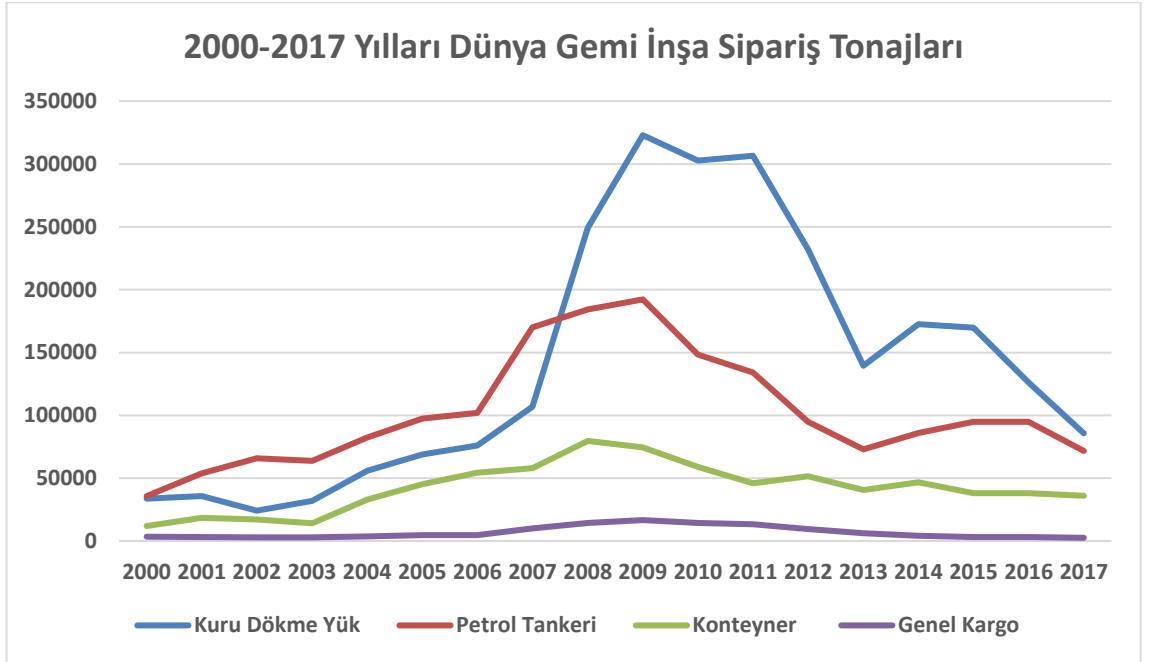
2016 yılında, gemi yapımının yüzde 91,8'i (brüt ton) üç ülkede gerçekleşti; Güney Kore, Çin ve Japonya. Denizcilik sektöründe 2015 yılına göre bir artış yaşandığı görülüyor. Çin kuru dökme yük ve genel kargo gemilerinde en büyük payı almaya devam etti. Güney Kore konteyner gemilerinde, petrol ve gaz tankerlerinde en güçlüydü. Japonya ise çoğunlukla petrol tankeri ve kuru dökme yük gemileri üretti. Filipinler konteyner piyasasında %4,2'lik pazar payına sahiptir. Diğer ülkeler ise 2016 yılında toplamda gros tonajın %6,5'lik kısmını inşa etmişlerdir (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2017:34).

2015 yılında toplam gros tonajın yüzde 91,3'ü yalnızca üç ülkede gerçekleşti: Çin (%36,1), Güney Kore (%34,3) ve Japonya (%20,9) Bu oranlar, 2014 yılına kıyasla, Çin'in payında hafif bir artış ve Japonya'nın payında hafif bir düşüş olduğunu göstermektedir. Çin kuru dökme yük ve genel kargo gemilerinde en büyük paya sahiptir. Güney Kore konteyner gemilerinde ve gaz ile ve petrol tankerlerinde en güçlüydü. Japonya çoğunlukla kuru dökme yük gemileri üretti. Dünyanın geri kalanındaki ülkeler ise yolcu ve feribot tipi gemilerde inşa liderliğini sürdürdü. Filipinler de konteyner gemileri için pazardaki payını daha da arttırdı(UNCTAD Review of Maritime Transport, 2016:47).

Dünya filosu 2014 yılında toplamda 42 milyon gros ton artmıştır. Yaklaşık 64 milyon gros ton yeni inşa ve 22 milyon gros ton hurdaya ayrılan gemi olmuştur. 2014 yılında teslim edilen gros tonajın yüzde 91'inden fazlası sadece üç ülkede yapıldı; Çin (%35,9); Güney Kore (%34,4); ve Japonya'dır (%21.0). Çin çoğunlukla kuru dökme yük gemileri inşa etmektedir, bunu konteyner gemileri ve tankerler takip etmektedir. Güney Kore, çoğunlukla konteyner gemileri ve petrol tankerlerinde Japonya ise, dökme yük taşımacılığı konusunda uzmanlaşmıştır. Tersaneler ve armatörler daha çevreci taleplere cevap vermek amacıyla sürdürülebilir denizcilik filosu oluşturmak için sivil toplum kuruluşlarıyla yeni teknolojilerin kullanımı ve ekonomik olarak daha verimli gemiler inşa etmek üzere işbirliği yapmaktadırlar. Son yıllarda özellikle rüzgar ve güneş enerjisi de dahil olmak üzere gemilerde alternatif enerjilerin kullanımı konusunda araştırmalara yönelme yaşanmıştır (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2015:43).

2013 yılında teslim edilen tonajın neredeyse %93'ü sadece üç ülkede inşa edildi. Çin'de %36,9'luk bir pazar payı vardı. Güney Kore'de %35,2'lik ve Japonya'da ise %20,6. Çin çoğunlukla kuru dökme yük ve genel kargo gemileri inşa etmektedir. Çin'de inşa edilen genel kargo gemilerinin oranı dünyada inşa edilen miktarın %56'sıdır. Japonya çoğunlukla kuru dökme yük gemilerinde uzmanlaşmıştır. 2013 yılında Japonya'da yapılan inşa edilen toplam tonajın %81'ini ve dünyada da yüzde 34'lük payı oluşturmaktadır. Güney Kore ise konteyner gemileri % 69'luk, gaz tankerleri %81'lik ve petrol tankerleri %60'lık oranda pazarlara hakimdir (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2014:46).

2012 yılında Çin, Güney Kore ve Japonya, dünyanın yeni inşa gemi gros tonajının %92'sini oluştururken, yalnızca Çin %40'tan fazlasını oluşturuyordu. 2012 yılında teslim edilen tonajın yaklaşık %57'si kuru dökme yük gemilerde, ardından petrol tankerleri %18.4'lik payla ve konteyner gemileri ise %14.4 ile takip ediyordu. Bu görüntü 6 yıl öncesinden çok farklıydı. 2006'da Güney Kore gemi inşa sektörünün en büyüğüdü gemi yapımcısı, ardından Japonya. Çin ve Avrupa'nın her biri yüzde 15'lik pazar payına sahipti. Konteyner üretiminde de Çin pazara baskın şekilde hakimdir. Düşük üretim maliyetleri ve Çin'in ihracatını taşımak için boş konteynerlere olan ihtiyaç Çin'i konteyner üretim fabrikalarını kurmak için doğal bir yer haline getirmiştir. Fakat 2013 yılı sonunda, Şili'nin San Antonio kentinde, yeni bir soğutuculu konteyner fabrika açılması planlanmıştır. Bu fabrika Güney Amerika kıtasında ilk soğutuculu konteyner fabrikası olma özelliği taşıyacaktır. Yılda 40 bin soğutuculu konteyner üretilmesi hedeflenmektedir. Güney Amerika'nın ihracatında boş soğutuculu konteynere çok ihtiyaç vardır. Bu fabrikanın kurulmasıyla Çin'den boş halde soğutuculu konteyner gelmesine kalmayacaktır. Bu da maliyetleri düşürecek (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2013:59).



Grafik 28. Dünya Gemi İnşa Sipariş Tonajları 2000-2017 Yılları Arasında

Kaynak: UNCTAD Review of Maritime Transport 2017, s.35

2011 yılına baktığımızda teslim edilen gros tonajın %39'u Çin, %35,2'si Güney Kore, %19'u Japonya ve %1,6'sı Filipinler'de yapılmıştır. Dünyanın geri kalanındaki ülkelerin toplam katkısı %5,3'tür. Bu katkıdaki payın çoğunluğu da Vietnam, Brezilya ve Hindistan oluşturmaktadır. Kuru dökme yük gemilerin yarısını Çin kendi başına inşa etmiştir. Güney Kore ise konteyner inşasında liderlik etmiştir. Dünyanın en büyük konteyner gemisi olan Maersk firmasına ait Tripple-E class türündeki ilk gemi Güney Kore'nin Daewoo tersanesinde Mayıs 2012'de inşasına başlanmıştır. Ekonomik ve finansal krizden sonra devam eden üç yıl boyunca inşa olup teslim edilen tonaj miktarı krizden önceki üç yıldaki miktarın %80'inden fazladır. Yeni siparişlere bakacak olursak görüntü tam tersini gösteriyor. Çünkü 2009'dan önce üç yıl boyunca armatörler yıllık ortalama 200 milyon dwt sipariş vermiştir. Bu miktar 2011 ve 2009 yılları arasında yıllık miktarın neredeyse 2,5 katı kadarıdır. 2009 öncesinde siparişlerin fazlalığı sebebiyle şu anki teslimatlarda şişkinlik yaşanmaktadır. 2012 yılındaki teslimatlar, 2011 yılındaki rekor seviyeden de daha fazla olup, 2012 yılındaki teslim edilen konteyner gemilerinin %73'ü 2008 ve öncesinde sipariş edilmiştir. 2013 yılında, 2009 yılından bu yana ilk kez yeni gemi siparişlerinde düşüş yaşanmıştır. Çinli tersanecilerin ve ticaretle uğraşan insanların yeni inşa gemi teslimlerine ilgisi devam etmektedir. Bu süreç tersanecilerin istihdam yaratmasına ve deniz ticaretinde kapasiteyi artırmasını yardımcı olmakla beraber ihracatçı ve ithalatçılara büyük kazançlar sağlamaktadır. Armatörler ise bir yandan kapasite fazlasının ileride kendileri için sorun yaratacağını dile getirmektedirler. Uzun vadede azalan yeni sipariş sayısı tersane bulunan çoğu ülke üretim kapasitesini düşürmeye zorlanmıştır. Filipinler'de ise üretim kapasitesi artmıştır. Güney Kore'de ise Hanjin tersanesi yaptığı yatırımla on bin tane çalışan bünyesine katmayı planlamaktadır. Hindistan ise 2015 yılında gemi inşa ve gemi tamir kapasitesini hedeflemektedir (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2012:48).

2010 yılı, 2008 ekonomik krizi tarihinden önce verilmiş olan gemi siparişlerinde yeni bir rekor kırmıştır. Teslimatlar, toplamda 96.433.000 gros tonajla, 3.748 gemi olarak gerçekleşti. Bu tarihi bir rekor olmasına rağmen, 2010 yılının başlarında beklenenden

daha düşüktür. Çünkü gemi sahipleri ve tersaneler bazı teslimatları ertelemeye devam etmiştir. Özellikle konteyner sektöründe teslim edilmeyen sipariş miktarı yaklaşık %39'u oluşturuyordu. Tonaj bakımından, 2010 yılında yapılan teslimatların %45,2'si kuru dökme yük gemileriydi. Tankerde oran ise %27,7'di. 467 adet kimyasal ve ürün tankerin eklenmesiyle tankerdeki büyüme 7,8 milyon gros tonajdır. Konteyner gemileri ise 2010 yılında teslim edilen tonajın %15,2'sini oluşturuyor. Kuru dökme yük gemileri de 2011 yılındaki yeni gemi teslimlerine hakim olmaya devam etmiştir. Bir gemi siparişiyle teslim edilmesi arasındaki süre iki ile üç yıl arasında değişmektedir. 2008 yılının gemi siparişinin en fazla yapıldığı yıl olması sebebiyle, 2010 yılı gemi teslimatlarında tarihi bir zirveyi görmüştür. Tonaj bakımından, 2010 yılında yapılan teslimatların aynı yılın başında mevcut filonun %11,7'sini oluşturuyordu. Önceki tarihi zirve, teslimatların mevcut filonun yaklaşık %11'ini oluşturduğu 1974'teydi. 1970'lerin ortalarındaki zirveyi şiddetli bir çöküş izledi. Tarihten çıkarılan dersler ve yaklaşmakta olan teslimatların farkındalığı göz önüne alındığında, belki de böyle bir çöküşün tekrarlanmayacağı beklenebilir. Aslında, 2010'dan bu yana, sanayi tüm büyük pazarlarda gemi siparişini sürdürdüğünü görmesine rağmen, talepte yaşanan toparlanmanın karşılanması için yeterli olacağına dair bir garanti yok. Hali hazırda 2013 yılında petrol tankerleri sıkıntısı görülebileceği yönünde uyarılar vardı. Kuru dökme yük ve konteyner sektörlerinde ise, arz fazlası durumu armatörleri gelecek yıllar için endişelendirmekteydi. Kuru yük sektöründe ise yeni ve yakın zamanda olan rekor büyüklükteki yeni gemi inşaları, gemilerine yük bulması gereken armatörler için sorun teşkil etmekteydi. Tüm gemi tipleri için, gemi inşa sahalarının kapasitelerinin artırılması, gemi inşa eden ülkelerin pazar ihtiyaçlarından fazla miktarda gemi inşa edebileceğini göstermektedir. Uygulamada, dünya ticaretinde sübvansiyon için gerekli olandan fazla gemi inşa edilmesi, gemi fiyatlarında ve dolayısıyla da taşıma maliyetlerinde de düşüşe neden olmaktadır (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2011:51).

Ekonomik kriz 2009 yılında da devam etse bile, dünyadaki tersaneler yeni inşa gemiler sunmaya devam etti. 2008 yılında olduğu gibi bu yılda da önemli bir sipariş yapılmadı. Ekonomik krizden önce verilen siparişler temelinde gemiler inşa edilmeye devam edildi. 2009 yılında, teslim edilen sipariş kayıtlarında adet olarak 3.658 yeni inşa

gemi bulunmaktadır. Önceki yılda bu sayı 2.999'di. % 22'lik bir artış artışı göstermektedir. Tonajı bakımından, yeni inşaatlar 2009'da %42'lik etkileyici bir büyümeye karşılık gelen 82.3 milyon dwt'den 117.3 milyon dwt seviyesine ulaşmıştır. Gemi inşaatının %90'ından fazlası sadece üç Asya ülkesinde, yani Güney Kore (%37.3'ü), Çin (%28.6) ve Japonya'da (yüzde 24.6) olarak gerçekleşti. Kalan ülkelerin tümünde ise bu oran %9,6'dır. Güney Kore konteyner gemilerine ve tankerlerine odaklanırken, Çin kuru dökme yük taşıyıcılarında daha yüksek pazar payına sahiptir. Japonya çoğunlukla petrol tankerleri ve konteyner gemileri inşa etti. Güney Kore'de yeni inşa konteyner gemisi tonajının % 57'den fazlası ve gaz taşıyıcı tankerlerin % 73'ü inşa edilmiştir. Çin genel kargo gemilerinde %64 ile en yüksek pazar payına sahipken, Japonya bu araba taşıyan gemi kategorisinde %63'lük oranla pazara hakim durumdadır. Yukarıda belirtilen üç Asya gemi inşa ülkesine ek olarak, 2009 yılında küresel gemi inşa ülkelerine birkaç Asya ülkesi daha katıldı. Bangladeş, 2.950 dwt genel kargo gemisi inşa etti. Tayvan 2009 yılında, 8,200 TEU taşıma kapasitesine sahip 11 konteyner gemisi de dahil olmak üzere 18 gemi inşa etmiştir. Hindistan'da ise on üç tersanede, çoğu özel amaçlı römorkör, genel kargo ve petrol platform tedarik gemileri olmak üzere 33 gemi inşa edilmiştir; ayrıca, yıl boyunca bazı petrol ürün tankerleri ve Hint bayraklı 29.400 dwt dökme yük gemisi teslim edildi. Endonezya, 2009 yılında çoğunlukla römorkör, çimento gemisi, genel kargo gemisi ve petrol ürün gemisi olmak üzere 189 gemi teslim eden 63 aktif tersaneye sahiptir. İran İslam Cumhuriyeti'ndeki altı tersanede ise ikisi ro-ro gemisi olmak üzere toplam 11 gemi inşa etti. Kuzey Kore'de bir ro-ro gemisi dahil yıl boyunca iki gemi inşa edildi. Malezya'da 45 tersanede, çoğunlukla römorkör, petrol platformu tedarik gemileri ile kimyasal tankerler olmak üzere toplam 227 gemi yapıldı. Papua Yeni Gine yıl boyunca bir gemi inşa etti. Filipinler'de, 8 tersanede, 7 konteyner olmak üzere toplam 24 gemi inşa edildi. Bunlar 4.300 TEU kapasiteye sahip gemiler ve 58.000 dwt kapasiteli 9 kuru yük gemisidir. Singapur ise, römorkör ve tedarik gibi 34 gemiyi teslim eden 13 tersaneye sahipti. Sri Lanka'daki bir tersanede, bir ro-ro yolcu gemisi de dahil olmak üzere 3 gemi inşa edildi. Tayland'da, 3 tersanede 10 gemi teslim edildi. Birleşik Arap Emirlikleri'nde, 8 tersanede mürettebat destek gemileri ve römorkörler olmak üzere 25 gemi üretildi. Vietnam'da ise, aralarında 55.000 dwt kuru dökme yük gemileriyle 4.300 dwt genel kargo gemisi olmak üzere 41 tersanede 99 gemi inşa edildi. Latin Amerika'da ise Arjantin,

Küba, Ekvador ve Meksika her biri birer gemi teslim etmiştir. 2009 yılında Brezilya'da, 6 tersanede römorkör, petrol platform tedarik gemileri dahil 35 gemi inşa edilmiştir. Şili'deki üç tersanede balıkçı, yolcu gemisi ve römorkör olmak üzere 11 gemi üretilmiştir. Peru'daki bir tersane 4 römorkör inşa edilmiştir. Afrika'yı incelediğimizde Mısır, üç tersanede 4 römorkör inşa etti. Kenya'da ise Sierra Leone'ye kayıtlı, 1800 dwt sıvı kargo kapasitesine sahip gemi teslim edildi. Libya'da bir römorkör inşa edildi. Güney Afrika'da ise, 4.680 dwt tonaja sahip gemi yakıt operasyonlarında kullanılmak üzere petrol ürün tankeri de dahil olmak üzere üç tersanede beş gemi inşa etti (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2010:42-50).

Küresel ekonomik kriz olsa da, 2008 yılında dünyadaki tersaneler yeni inşa gemi teslimlerine devam ettiler. Bir çok gemi tipinde yeni siparişlerde duraksamalar yaşansa da özellikle kuru dökme yük tipindeki gemilerin inşasına devam edildi. Bunlar ekonomik kriz öncesinde verilmiş olan siparişlerdi. 2008 yılında 82,3 milyon dwt gemi teslimiyle tüm zamanların en büyük rekoru kırılmıştı. Bir önceki yılda 81,9 milyon dwt kırılmış olan tarihi rekor güncellenmiş oldu. 2008 yılında 100 gros tonaj üzeri 2.999 tane ticari gemi teslim edilmiştir. Bu rakam da tarihi bir rekordur. 2007 yılına kıyasla %7,8'lik artış yaşanmıştır. 2008 yılında teslim edilen 10.000 dwt ve üzeri gemilerin oranlarına baktığımızda petrol tankeri %41'lik, kuru dökme yük %35'lik ve diğer tip gemiler ise %24'lük orana sahiptir. 2008 yılında toplamda 33,7 milyon dwt tonaja sahip, 10.000 dwt ve üzeri tonaja sahip 437 tane petrol tankeri teslim edilmiştir. Bu rakamlar da tarihi rekordur. 2007 yılında ise 28,9 milyon dwt'ye sahip 355 tane kuru dökme yük gemisi teslim edilmiştir. Konteyner, araba taşıyan gemiler, genel kargo gemileriyle doğal gaz taşıyan tankerler dahil diğer tipte gemilerin teslim sayıları 2.207 adet ile 19,7 milyon dwt'dir(UNCTAD Review of Maritime Transport, 2009:57-63).

2007 yılında 100 GT ve üzeri 2.782 tane ticari gemi teslim edilmiştir. 2006 yılına kıyasla %16'lık artış görülmüştür. 10.000 dwt ve üzeri gemi teslim oranlarına baktığımızda petrol tankerleri %36'lık, kuru dökme yük gemileri %30'luk ve diğer tipte gemiler %34'lük orana sahiptir. 2007 yılında, teslim edilen 10.000dwt ve üzeri petrol tankerlerinin sayıları 369 adet olup tonaj toplamı ağırlıkta tonaj 29,5 milyon dwt'dir. 2000

yılından beri ilk kez ortalama petrol tankeri dwt'leri artmıştır. Kuru dökme yük gemilerinin ortalama dwt büyüklük eğilimleri, petrol tankerlerine kıyasla zıttır. Birim başına dwt, son yıllarda sürekli olarak artmış olup 2006'da 81.290 dwt'a ulaşmıştır. Daha sonra, 2007'de 78.413 dwt'e düşmüştür(UNCTAD Review of Maritime Transport, 2008:48-49).

31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla siparişteki tonaj miktarı, petrol tanker piyasasından 118 milyon dwt olup siparişe göre dünya toplamının %39'u, kuru dökme yük gemileri 79 milyon dwt ile %26.2'si ve 8 milyon dwt ile %2,6'lık oranla genel kargo gemilerinden oluşmaktadır. 51,7 milyon dwt ile konteyner gemileri %17,1'lik orana, diğer gemi tipleri de 45,6 milyon dwt ile %15,1'lik orana sahiptir. Toplam sipariş tonajı 302,7 milyon dwt ve 6.908 gemi ile son on yılın başından bu yana en yüksek düzeydedir. Son altı yıldaki siparişler dört ana gemi tipinin gelişimini göstermektedir. Konteyner gemilerinin tonajı sipariş tonajı, Aralık 2006'dan bu yana %220, petrol tankerlerinin siparişleri %193, kuru dökme yük gemileri için %154 ve genel kargo gemileri içinse %102 artmıştır. Ortalama gemi ebatları ile ilgili olarak, en büyük gemi siparişlerinin ortalama gemi büyüklüğü Aralık 2000'de 142,001 dwt iken Aralık 2006'da 109,470 dwt'a düşmüştür. Sipariş verilen tanker boyutlarının düşmesiyle toplam gemi tonajlarının inanılmaz artmasını sipariş verilen gemi sayısının artmasına bağlayabiliriz. 2006 yılında 1000'in üzerinde petrol tankeri var olup Aralık 2000'den bu yana neredeyse dört katına çıkmış olan sipariş miktarı bulunmaktadır. Konteyner gemi büyüklükleri 2004 yılının ortasına kadar arttı. Mart ayındaki ortalama 54.467 dwt seviyesine ulaştı. Ancak 2004'ten bu yana, daha küçük boyuttaki gemi siparişleri sebebiyle; Aralık 2006'da ortalama gemi büyüklüğü 45.237 dwt'ye düşmüştür. 2007 yılının ortalarına gelindiğinde, tanker inşa sipariş miktarı şimdiye kadarki en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Ham petrol tankeri siparişi, 100 milyon dwt ile mevcut filonun %36'sı ve ürün petrol tankeri siparişi ise 50 milyon dwt ile mevcut filonun %44'ü seviyesinde bulunuyordu. Kuru dökme yük gemiler içinse sipariş 2007 yılının ortasına kadar 125 milyon dwt seviyesine ulaşmış olup, bu da filonun %34'üne denk geliyordu. Eylül 2007'de yapım aşamasında olan en büyük 8 konteyner gemisi 13.092 TEU'luk kapasiteye sahiptir. Toplamda Eylül 2007'de 8000 TEU ve üzeri

kapasiteye sahip 278 konteyner gemisi siparişi vardı(UNCTAD Review of Maritime Transport, 2007:42).

2005 yılında 6 ana gemi tipinde %20,5 artışla 1.569 yeni inşa sözleşmeleri yapılmıştır. Bir önceki yılda artış oranı %20,5 idi. Tanker piyasasındaki bir önceki senedeki pozitif artış eğilimi 2005 yılına gelindiğinde tersine dönmüştür.2004 yılında 547 sipariş, 2005 yılına gelindiğinde 518'e düşmüştür. Kuru dökme yük piyasasında ise bir önceki yılda 246 sipariş sayısı 2005 yılında %7,5 artışla 264'e yükselmiştir. Konteyner piyasasına gelindiğinde de 2004 yılında 387 olan sipariş sayısı %27'lik artışla 491'e yükselmiştir. Konteyner piyasasına hakim olan 20 firma 4000 TEU üzeri 150 konteyner gemisi siparişi yapmıştır. Genel kargo gemilerinde ise dikkat çekici bir artış yaşanmıştır. 2004 yılında 127 adet sipariş sayısı 2005 yılına gelindiğinde 221'e yükselmiştir. 2006 yılının başında sipariş miktarı 226,4 milyon ton idi. Bir önceki yıla kıyasla %81,6'lık bir artış gözükmektedir. Gelişmiş piyasa ekonomilerinin olduğu ülkelerin gemi siparişi 58,9 milyon ton olarak hesaplanmıştır. Bu da toplam dünya siparişinin %26'sını oluşturmaktadır. Ana gemi sicili veren ülkeler siparişte 121,8 milyon ton yani %53,7'lik bir orana sahiptir. Geçen sene bu miktar 69,7 milyon ton olup %56'lık orana denk gelmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde bir önceki yıla göre sipariş miktarı 2 kat artmış olup 34,5 milyon ton ve toplam dünya siparişinin %15,2'sini oluşturmaktadır. Petrol tanker sipariş miktarlarına göz attığımızda, %57,2'lik artışla 70,7 milyon tona ulaştığını görmekteyiz. Toplam siparişin 31,2'sini oluşturmaktadır. Kuru dökme yük gemileri 2006 yılındaki sipariş rakamlarına baktığımızda, 2005 yılındaki rakamları 2'ye katlayıp 66,6 milyon tona ulaştığını buluyoruz. Toplam siparişin ise %29,4'ünü kapsamaktadır. Konteyner gemi siparişi ise 50,8 milyon tona ve toplam siparişin %22,5'luk orana denk bir performans göstermiştir (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2006:37).

2004 yılında, 2003'e kıyasla %20,5'lik etkileyici bir artış gösteren altı büyük gemi tipi için 1.397 yeni inşaat sözleşmesi imzalanmıştır. Tanker sektöründeki iyimserlik, 2003 yılında 456 olan siparişin, 2004 yılında 547 sipariş olmasıyla devam etti. 2004'te yeni inşaat kuru dökme yük gemi siparişleri, bir önceki yılın siparişlerine göre %19,5 artışla 246'ya yükselmiştir. Konteyner gemileri için yeni inşaat siparişleri de neredeyse %20

oranında artmıştır. 2004'te 387 sözleşme imzalanmış olup 2003 yılında bu rakam 325'tir. Genel kargo gemileri için siparişler 2004'te %40'lık artışla 127'ye yükselmiştir. 2005 yılı başında siparişte olan dünya tonajı, bir önceki yıla göre %22,3'lük düşüş göstererek 124,6 milyon dwt seviyesinde gerçekleşmiştir. . Gelişmiş piyasa ekonomi ülkeleri tarafından 2005 yılının başında toplam dünya siparişinin %29,3'lük kısmına denk gelen 47 milyon dwt sipariş yapılmıştır. Bu rakamlar 2004 yılı başında 35,4 milyon dwt ve %28,4'tü. Ana gemi sicili veren ülkelerin siparişi 69,7 milyon dwt olup dünya tonajının %56'sına karşılık gelmektedir. 2004 yılında, petrol tankeri siparişleri %26,4 azalıp 45 milyon dwt oldu. Bu miktar dünya siparişinin %36,1'ine eşitti. Kuru dökme yük gemilerinin 2005 yılının başındaki sipariş sayısı 2004 yılına göre %28,7'lik düşüşle 33,2 milyon dwt olarak gerçekleşmiştir. Bu oran toplam sipariş oranının % 26,6'sıdır. Konteyner gemi siparişi ise 2004 yılı sonunda 29,6 milyon dwt seviyesindeydi. Dünya sipariş toplamının %23,4'üdür (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2005:40).

2003 yılında 1.159 adet yeni gemi inşa sözleşmesi imzalandı. Altı ana gemi türünde, 2002 yılına kıyasla %5'lik büyüme görülmüştür. Tanker sektörünü incelediğimizde, 456 adet sipariş ile iyimserlik hakimdir. 2002 yılında bu rakam 447 adetti. Ekim ayındaki 75 siparişle zirveye ulaşıldı. Ocak ve Temmuz aylarının her birinde de 48'er adet sipariş yapılmıştı. 2003 yılında kuru dökme yük gemi siparişlerinin sayısı 193'e düşmüş, bu rakam bir önceki yıldan yaklaşık % 30 daha azdır. Konteyner gemi siparişleri ise yeni bir önceki yıla göre iki katından daha fazla artmıştır. 2002 yılında 135 olan rakam 2003 yılına gelindiğinde 325'e çıkmıştır. 2004 yılı başında gemi sipariş miktarı önceki yıldan %51,6 artış sağlayarak 180,1 milyon dwt seviyesine ulaşmıştır. Gelişmiş piyasa ekonomisi ülkeleri tarafından yapılan gemi siparişleri 47 milyon dwt olup, toplamın %26,1'ini oluşturuyordu. Gemi sicilinde başı çeken ülkelerin sipariş miktarı ise 87,2 milyon dwt ile %48,4'lük orana sahipti. Gelişmekte olan ülkelerin siparişi bir önceki yıla göre %41,6'lık artışla, 19,7 milyon dwt'ye ulaşmış olup veya dünya sipariş toplamındaki oranı ise %10,9'u bulmuştur. 2003 yılında, petrol tankeri siparişleri %15,1 artarak 69,9 milyon dwt ile dünyanın siparişlerinin %38,8'ini oluşturmuştur. Gelişmekte olan ülkelerin sipariş miktarı 8,8 milyon dwt'dir. 2004 yılındaki kuru dökme yük gemi sipariş sayısı 2003 yılına göre % 71,4 artarak 52,3 milyon dwt'yi bulmuştur. Konteyner

gemilerinin siparişi 2003 yılında ikiye katlanarak 32.9 milyon dwt'ye ulaşarak toplam siparişin %18,3'ünü temsil etmekteydi (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2004:40).

2002 yılında gemi inşa kontratlarının hacmi bir önceki yıla göre %2,1'lik artışla 52,7 milyon dwt seviyesinde gerçekleşmiştir. Tanker sektörünü incelediğimizde bir önceki yıla göre sipariş sayısının 34,3 milyon dwt ile 550 adetten, 24 milyon dwt'ye sahip 447 adete düşmesi sebebiyle karamsarlık hüküm sürdü. Ancak yıl sonu itibariyle bu karamsar ruh hali Prestige kazasının sonucu değişmiştir. Kuru dökme yük gemileri için yapılan sipariş miktarlarında ise toparlanma gerçekleşmiştir. 20.8 milyon dwt'lik 275 adet gemi siparişi yapılmıştır. Bir önceki yıl yapılan 9,5 milyon dwt'lik 165 siparişle kıyaslanırsa iki katından daha fazla sipariş gerçekleşmiştir. Konteyner gemileri içinse yeni inşa sipariş miktarları düşmüştür. Toplamda bir önceki yılda gerçekleşen 6,6 milyon dwt'lik 180 gemi siparişi, bu yıl 135 6,2 milyon dwt'lik 135 adete düşmüştür. Genel kargo gemilerinin siparişlerini incelediğimizde ise sayıda düşüş yaşansa da tonaj miktarında artış yaşanmıştır. Bir önceki yıl 1,2 milyon dwt'lik 142 gemilik sipariş, bu yıl da 1,6 milyon dwt'lik 136 gemi olarak gerçekleşmiştir. 2003 yılı başında dünyadaki sipariş tonajı, bir önceki yıla göre %10 'luk sağlıklı bir artışla, 118.8 milyon dwt seviyesinde gerçekleşmiştir. Gelişmiş piyasa ekonomisine sahip ülkelerin siparişleri, 2002 yılı başında 34 milyon dwt ile toplam siparişin %31,5'luk oranı ile 2003 yılıyla karşılaştırıldığında, 40 milyon dwt ve %33,7'lik oranı görmekteyiz. Ana gemi sicili yapan ülkelerde ise, 60,7 milyon dwt'lik ve dünya genelinin %51,1'ini kapsayan bir sipariş gerçekleştirilmiştir. Gelişmekte olan ülkelerin gemi sipariş tonaj miktarları bir önceki yıla göre %60,6'lık artışla, 13,9 milyon dwt olarak gerçekleşti. 2002 yılında, petrol tankeri siparişleri %17 artarak 60,7 milyon dwt, ve toplam siparişlerin %51,1'i olacak şekilde yapılmıştır. Kuru dökme yük gemileri siparişlerinin sayısı 2003 yılı başında % 37,4 artarak 30,5 milyon dwt olmuştur. Bu da dünyadaki toplam siparişlerin %25,7'sine eşittir. Konteyner gemilerinin siparişleri bir önceki yıla göre azalarak %7,7'lik büyümeyle 15,3 milyon dwt olarak görülmüştür. Dünya toplamının %12,9'unu kapsamaktadır (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2003:40).

2001 yılında toplam 51.6 milyon dwt'lik gemi inşa sözleşmesi yapılmıştır. 2000 yılındaki sözleşme sayılarıyla kıyaslanırsa göre %35,6'lık bir düşüş görülmektedir. Tanker sektörüne karamsarlık hakim olup, 2001 yılında toplam 34.3 milyon dwt'lik 550 gemi siparişi yapılmıştır. Kuru dökme yük gemileri içinse siparişler daha kısıtlanmıştır. 9,5 milyon dwt'ye sahip 165 gemi sipariş edilmiştir. Konteyner gemileri siparişleri bile düşüş yaşamıştır. Geçtiğimiz yıllardakinin yarısından daha az sipariş yapılmıştır. Buna göre, 2001 yılında toplamda 6.6 milyon dwt olan 180 adet gemi siparişi olmuştur. Genel kargo gemilerinin siparişlerinde de geçmiş yıllara kıyasla düşüş yaşanmıştır. 2001'de toplam 1,2 milyon dwt'lik 142 tane gemi sipariş edilmiştir. 2002 yılı başına baktığımızda yeni siparişi tonajı, bir önceki yıla göre %7,9'luk sağlıklı bir artışla 107,9 milyon dwt civarında gerçekleşmiştir. Gelişmiş piyasa ekonomisi ülkelerinin siparişleri ise 34 milyon dwt ile dünyadaki toplam siparişin % 31,5'ini oluşturmaktadır. Gemi sicilindeki ana ülkeler ise 57.4 milyon dwt'lik, toplam sipariş tonajının % 53.2'si kadar sipariş yapmışlardır. Gelişmekte olan ülkelerin tonajı da 8,6 milyon dwt ve %8'lik oranla seyretmiştir. 2001 yılında dünya üzerinde petrol tankeri siparişleri %28,7 artarak, 51.9 milyon dwt ve %48.1'lik oranla gerçekleşmiştir. Kuru dökme yük gemilerindeki sipariş sayısı ise bir önceki yıla göre %28,9 oranında düşerek 22,2 milyon dwt olup toplam siparişin %20,5'idir. Konteyner gemileri siparişleri ise 16,5 milyon dwt seviyesindedir. Bu da %2,5'luk artışa ve toplam siparişin %15,3'ünü kapsamaktadır (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2002:36).

2000 yılında, altı ana gemi türü için, toplam 80.1 milyon dwt yeni inşaat sözleşmesi yapılmıştır. Bir önceki yıla kıyasla %61,5'lik bir artış yaşanmıştır. 2000 yılında tanker sektörüne iyimserlik hakim olup sipariş edilen 41.8 milyon dwt'lik 447 adet gemi bunu göstermektedir. 1999 yılındaki rakamlar ise 206 adet gemi ve 16,8 milyon dwt'dir. Kuru dökme yük gemilerini inceleyecek olursak 355 adet gemi ve 20.5 milyon dwt'lik miktar karşımıza çıkmaktadır. Konteyner gemileri için siparişler iki katından fazla artmıştır. Bir önceki yıl 170 adet gemi ve 7,2 milyon dwt olan miktar bu yıl 375 adet gemi ve 14.9 milyon dwt olarak gerçekleşmiştir. Genel kargo gemileri için yeni inşaat siparişleri 2000 yılında neredeyse iki katına çıkarak 255 gemi ve 2,5 milyon dwt olmuştur. 2001 yılı başında dünya üzerindeki siparişlerin tonaj miktarı 100,5 milyon dwt ile bir

önceki yıla göre %20,3'lük artış yaşandığı görülmektedir. Gelişmiş pazar ekonomisi olan ülkelerdeki sipariş 36,8 milyon dwt ve %36,6'lık toplam siparişteki oran olarak gerçekleşmiştir. Bir önceki yıla göre %20,3 oranında önemli bir artış olmuştur. Gemi sicilindeki başı çeken ülkelerin siparişi, dünya sipariş tonajının %47,8'i ve 48,1 milyon dwt olduğu görülmüştür. Gelişmekte olan ülkelerin sipariş tonajları bir önceki yıla göre belirgin bir düşüşle 8,6 milyon dwt ve %8,6'lık oranla gerçekleşmiştir. 2000 yılı başında 10,5 milyon dwt ve 12,6'lık orana sahipti. 2000 yılında petrol tankerlerinin siparişleri %9,1'lik artışla 40,3 milyon dwt ile %40'lık dünya sipariş tonajına oranla olmuştur. 2001 yılı başında kuru dökme yük siparişleri %27,2 artışla 31,2 milyon dwt seviyesine gelmiştir. Bu miktar %31'lik orana denk gelmektedir. Gelişmiş pazar ekonomisi ülkeleri ve gemi sicilindeki ana ülkelerin tanker siparişlerindeki oranları sırasıyla %22,6 ve %62,6 seviyelerinde gerçekleşmiş olup, toplamda dünya üzerindeki siparişlerin %85'ten fazlasını yapmışlardır. 2000 yılında konteyner gemi siparişleri %62'lik artışla 16,1 milyon dwt olmuştur (UNCTAD Review of Maritime Transport, 2001:35).

İKİNCİ BÖLÜM

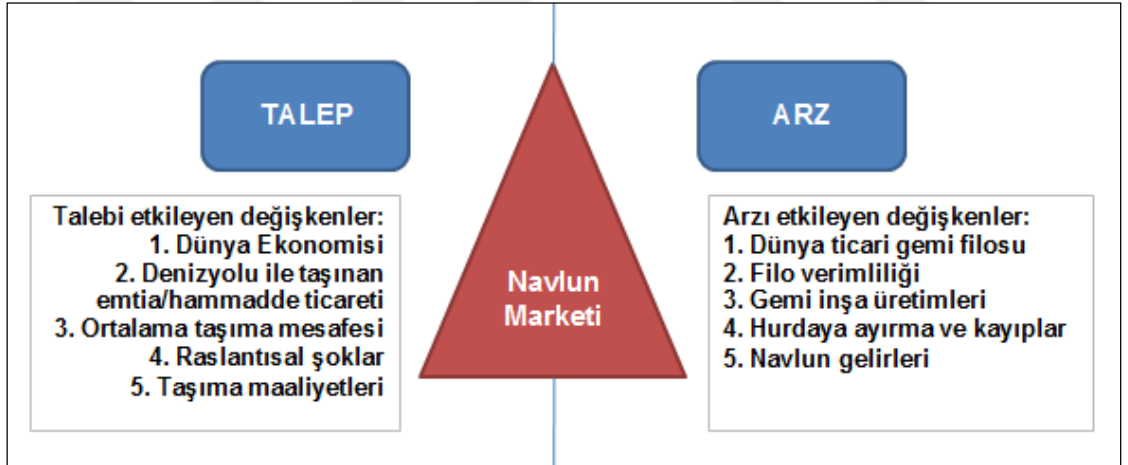
DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK YAPISI VE FİNANSAL KRİZLER

1. DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK YAPISI

Denizyolu yük taşımacılığı sektörünün ekonomik yapısını piyasadaki arz talep dengesi, finansmanlar ve gelir gider akışı etkilemektedir.

1.1. Denizcilik Piyasasını Etkileyen Değişkenler

Denizcilik marketi karmaşık olup basitleştirerek anlatmak gerekirse öncelikle açıklamamız gereken arz ve talep unsurlarını nelerin etkilediğidir ve aşağıda belirtilmiştir.



Şekil 1. Denizcilik piyasasını etkileyen 10 değişken.

Kaynak: Stopford, "Maritime Economics", 2009, s.136

Denizyolu taşımacılığındaki talebi dünya ekonomisindeki hammaddeye ve mamul ürünlere olan ihtiyaç belirlemektedir(L.Spring, 2000:5).

Tabloda görüldüğü üzere talebi etkileyen 5 konuyu şöyle özetleyebiliriz;

- Dünya ekonomisindeki değişiklikler, denizyolu taşımacılığında talebi etkileyen en önemli unsurlardan biridir. Dünya ekonomisini ve buna paralel olarak denizcilik piyasasını etkileyen etkenlere, dünya gayrisafi hasılası, ithalat-ihracat değerleri ve dünya ticaretinin hacmi gösterilebilir. Öte yandan olumsuz etkileyen unsurlara gelecek olursak, dünya ekonomisinde yaşanan durgunluk veya daralmalar ve dünya üzerinde yaşanan küresel çaptaki krizlerdir. (Hoffman, 2010:121-130) Finansal krizler dünya ticaretinde durgunluğa yol açmakta olup dünya ticaretinin %90 civarının denizyoluyla yapıldığı varsayılırsa bu durgunluktan en başta denizyolu taşımacılığı etkilenecektir(imo.org).
- Denizyolu taşımacılığına olan talep, taşınan yük hacmi ve miktarla ölçülebilir. Ayrıca ekonomide görülen gelişmeler, tarımsal ürünler başta olmak üzere bazı hammaddelerdeki kısa vadeli mevsimsel dalgalanmalar, dünyanın farklı yerlerindeki tüketicilerin ürün tercihlerindeki farklılaşmalar ve ülkelerde yaşanan endüstriyel büyümeler denizyolu yük ticaretini etkileyen etkenlerdir. (Lun, 2010:2-3)
- Denizyolu taşımacılığında yükün taşınma mesafesi talebi doğrudan etkiler. Dünyanın bir bölgesine farklı bölgelerden gelen mallar, mesafeler farklı olduğu için taleplerdeki etkisi de farklı olmaktadır. Mesafe farkı, ortalama mesafe etkisiyle de adlandırılır. Ortalama mesafe etkisi, yük tonajının taşınan bölgeler arasındaki ortalama mesafesiyle çarpılarak elde edilir (Lun, 2010:7-8). Savaşlardan dolayı kapanan boğazlar veya kanallar mesafeleri artırmaktadır. Mil başına taşınan yük miktarı da önemli hale gelmektedir. Bu da talebi etkilemektedir.
- Depremler, savaşlar, hava koşulları, navlun fiyatlarındaki değişkenlik, korsanlık, ülkelerdeki gerçekleşen devrimler veya darbeler ve ülkelere uygulanan ambargo gibi durumlar denizyolu taşımacılığındaki talebi etkileyen bir başka etkidir.
- Taşıma maliyetleri denizyolu taşımacılığındaki talebi etkileyen etkenlerden sonuncusudur. Taşıma maliyetleri küresel rekabet ortamında şirketlerin ayakta

kalabilmesi için önemli bir kalemdir. Maliyetlerini azaltıp karlılığını artırabilen firmalar piyasada tutunabilmişlerdir (Reşat, 2000:2).

Tabloda görüldüğü üzere arzı etkileyen 5 konuyu da şöyle özetleyebiliriz (Stopford, 2009:151-160)

- Dünya üzerindeki ticaret gemi filosunun büyüklüğü, denizyolu taşımacılığındaki arzı etkileyen önemli bir etkidir. Filodaki değişimi yeni gemi inşa siparişleri, iptal edilen gemi siparişleri, gemi teslimlerinde yaşanan gecikmeler, pasif olarak bekleyen gemiler, ikinci el gemi piyasası, ve hurdaya ayrılacak olan gemi piyasası etkilemektedir.
- Filolardaki verimlilik, mil başına ton miktarıyla ölçülmekte olup yapısında 4 ana etken bulundurmaktadır. Bunlar geminin hızı, liman geçirdiği süre, gemi tonajının kullanımı ve son olarak geminin yüklü bulunduğu süre miktarıdır. Gemi hızı geminin yaptığı sefer süresini belirlemektedir. Geminin limanda kaldığı süre verimlilik için önemlidir. Liman ve gemi yükleme ekipmanlarının performansı kalınan süreyi etkilemektedir. Geminin kendi tonajının kullanım oranı da verimliliği etkilemektedir. İnşa özellikleri, gemi tipleri veya sefer koşullarına göre bu kullanım oranı değişmektedir. Son olarak geminin yüklü olduğu ya da yüksüz boş olduğu süreler de verimlilik oranını belirlemektedir.
- Gemi inşa sanayi, filodaki gemi miktarının gelişim sürecinde önemli etkenlerden biridir. Gemi inşası uzun döngüsel bir iştir. Sipariştan teslim edilene kadar geçen süre 1 ile 3 yıl arasındadır. Gemi siparişleri gelecekte oluşacak arzlar hesaplanarak yapılmalıdır ki 1970lerin ortasında dünyada yaşanan politik krizlerden dolayı büyük tonajlı tanker inşaları iptal edilmiştir. Şirketler zararlarını çalışan sayısını azaltarak hafifletmeye çalışmışlardır.
- Dünya deniz ticaret filosunun büyüme oranı yeni inşa gemi teslim sayısı ile hurdaya ayrılan yaşlı gemi sayısı ve batan gemi sayısı arasındaki dengeye bağlıdır. Muhasebecilik yöntemlerine göre bir gemi 15 ile 20 yıl arasında hurdaya ayrılmalıdır ki yapılan hesaplamalarda bir geminin yıllık %5 ile %6 arasında değer kaybettiği öngörülmüştür (Wright, 2003:327-334).

Navlun oranları ile gemi fiyatları arasında korelasyon vardır. Navlun oranları gemilerin gelecekteki kazanç miktarlarını belirlediği için gemilerin değerini ölçmede kılavuz olarak faydalanabilir. Bazı analizlere göre navlun oranları yüksek seyrederken 5 yıllık bir gemi yıllık kazancını normal zamanlardan 5 katı fazlasına kadar çıkarabilmektedir. Navlun oranlarının düşük seyrettiği dönemlerde ise yine aynı yaştaki bir gemi yıllık kazancı normal zamanlardakinin 3 katı daha azına düştüğü görülmüştür (Chistè, 2014:1-19).

2009 yılında Stopford denizcilik piyasasındaki dalgalanmaları üç başlıkta açıklamaya çalışmıştır; (Stopford, 2009:93-99)

- Mevsimsel dalgalanmalar denizcilik piyasasında oldukça yaygındır. Yıl içinde deniz taşımacılığında oluşan mevsimsel talep artışlar ve azalışlar navlun oranlarından dalgalanmaya yol açmaktadır. Buna verilebilecek örneklerden biri hasat zamanı hububat navlunlarındaki artış oranlarıdır.
- Kısa dalgalanmalar 19.yy başında 1815, 1825, 1836-9, 1847-8, 1857 ve 1866'da Birleşik Krallık'ta yaşanan krizler serisinden sonra incelenmeye başlanmıştır. Kısa dalgalanmalar 4 ana bölümden oluşmaktadır. Piyasanın başlangıç, toparlanma, piyasanın zirveye ulaşması ve piyasanın çöküşü bölümleridir.
- Uzun dalgalanmalar teknik, bölgesel ve ekonomik değişikliklerle sağlanır. Tespit edilmeleri zor olsa da bu değişiklikler büyük önem arz etmektedir. Rus ekonomist Nikolai Kondratieff uzun dalgalanmalar ile ilgili ilk yazısını 1926'da yazdı ve teori olarak kabul edildi. Uzun dalgalanmaların en fazla 54 yıl sürdüğü bunun ortalama 27 yılı yükselme kalan 27 yılı alçalma devri olarak öne sürdü. Kondratieff 3 tane ana dalgalanma tespit etmiştir. Bunlar sırasıyla 1780-1851, 1851-1896 ve 1896-1920 dalgalanmalarıdır. J.A. Schumpeter ise birinci uzun dalgalanmayı Sanayi Devrimi ile ilişkilendirdi. İkinci uzun dalgalanma ise buhar gücü ve çeliğin kullanımıyla üçüncü uzun dalgalanmanın ise elektrik kullanımının başlaması, kimyanın gelişmesi ve motorlu araçların icadıyla olduğunu öne sürmüştür. Bazı iktisatçılar fiyatlar ve faiz oranlarının uzun dalgalanmalarla ilgili

olduğuna ve savaş zamanlarında yapılan harcamalar uzun dalgalanmalara sebep olduğuna inanmışlardır.

1.2. Gider, Gelir Ve Nakit Akışı

Her şirket, faaliyetlerini sũrdũrdũđũ zamanlarda denizcilik pazarı koşullarını belirleyip şekle sokan ekonomik canlılıkla, durgunlukla ya da ekonomik bunalımla karşı karşıyadır. şirketin ekonomik olarak refah olduğu dũnemlerde, gelecekteki bũyũme oranlarını etkileyecek akıllı yatırımların yapılması ve ticari sermaye getirisi arasındaki mũcadeleye de gũđũs germesi gerekmektedir. Gelecekteki problemler çoğunlukla bir dũngũnũn zirvesindeyken, piyasadaki hissiyatın etkisinde kalınarak alınan kararların neticesinde oluşurlar. Ekonomik durgunluklarda asıl zorluk işin kontrolũnũ elinde bulundurmaktır. Piyasaya nakit akışı kısılarak fazla olan kapasitenin sistemden dışarı atılması sağlanmaktadır. Bũyle zamanlarda denizyolu yũk taşımacılığı sektũrũ sınırlı sayıda katılımcının yarışı bitirdiği bir maraton yarışına dũnũřmektedir. Yarışın sabit bir uzunluğu olmayıp sonraki turlarda diğer yarışmacıların tũkenip yarış dışı kalmasıyla ayakta kalmayı başaranlar tabiri caizse dũl almaya hak kazanacaklardır (Stopford, 2009:217).

şirketlerin göstereceği finansal performans, denizcilik piyasasındaki hayatta kalabilmenin şartıdır. Armatrlerin üzerinde çalışması gerektiği üç temel değişken aşağıdaki gibidir:

- Geminin kiralanmasından / işletilmesinden elde edilen gelir;
- Gemiye yönetme maliyeti;
- İşletmeyi finanse etme yöntemi.

Armatrler genellikle taşınılan ton başına aldıkları fiyatı kontrol etmiyorlar. Gemiden daha fazla gelir elde etmenin çeşitli yolları vardır. Yũk kapasitesinin arttırılması bunlardan bir tanesidir. Yũk kapasitesinin attırılmasıyla birkaç bin ton fazladan gelir kazanılması fark yaratabilir. İşletme planlaması sayesinde artan verimlilik, bir geminin

bir yükü tahliye ettiği limandan diğer yükü almak için gittiği diğer limana boş gitmesi ve kazanç kaybına uğramasını olaylarının azaltılması, geminin kira dışı yani boşta kalma süresinin azaltılması, dwt tonajının geliştirilerek daha fazla kullanımının sağlanması ve yük elleçleme sürelerinin azaltılması diğer örneklerdir. Geminin kazandığı gelir işletim masraflarından ve gemi tarafından gösterilen sermaye ödemelerinden düşülmesi zorundadır. Maliyetlere geminin işletilme, sefer ve yük elleçlenmesi masrafları eklenmesi gerekmektedir. Sermaye geri ödemeleri faizleri ve dönemsel bakım masraflarını karşılamaktadır. Bu masraflardan sonra kalan gelir de vergiye tabi olabilir (Stopford, 2009:219).

Denizcilik şirketlerinin bu maliyet ve gelir değişkenlerini yönetme yöntemleri işletmenin finansal performansını önemli ölçüde etkiler. Daha ayrıntılı inceleyecek olursak:

- Gemi seçimi işletme maliyetini etkiler. Gemi makinesinin ve diğer parçaların yaşlanmaya bağlı bakım masraflarının artması, gemi gövdesinin paslanmasında dolayı yapılan değişimler ve yüksek yakıt tüketiminden dolayı yaşlı gemileri sürekli bakım gerektiren yaşlanma makineli eski gemiler; paslı bir gövde düzenli çelik değiştirme gerektiren; ve yüksek yakıt tüketiminden dolayı yaşlı gemilerin günlük masraf yeni ve teknolojik olarak daha gelişmiş gemilere göre daha fazladır. Yeni gemilerin daha az mürettebat ile idare edilebilir, makinelerinin yakıt verimliliğinin daha fazla olması ve daha az bakım getirmesi sebebiyle işletim açısından daha avantajlı konumdadır.
- Başarılı bir şirket yönetimi sadece maliyetlerin kontrol altına alınmasından ibaret değildir. Gemiden mümkün olduğu kadar daha fazla geliri elde edilmesini de kapsar. Uzun süreli kiralamalarda gelirler dengeli olabilir. Spot piyasaya bakacak olursak dengesizlik hakimdir. Yönetimde yapılacak azami dikkat, daha akılcı kiralamalar, gemi tasarımlarındaki esneklikle geminin balastlı sürelerinin en düşük seviyeye indirilmesi ve geminin denizde geçen zamanında daha fazla gelir elde edilmesinin hedeflenmesi şirketlerin gelirlerinin artırmada yardımcı olabilir.
- Finansman stratejisi çok önemlidir. Gemi eğer borçla finanse ediliyorsa, şirket

- piyasa koşullarına bakmadan, bir sermaye geri ödemesi planına karar vermek zorundadır. Eğer gemi, donatanın kendi nakit kaynaklarından ya da dış sermaye finansından finans edilirse sermayeye sabit bir ödeme yapılmasına gerek yoktur. Bir denizcilik şirketi sınırlı öz sermayeye sahipse uygulamada sadece iki seçeneğe sahiptir. Bunlar yüksek işletme maliyetine sahip eski bir gemiyi borçsuz şekilde çalıştırmak ya da düşük işletme maliyetine sahip yeni bir geminin ipotekli şekilde çalıştırmaktır(Stopford, 2009:220).

Denizyolu yük taşımacılığı sektörü uluslararası kabul görmüş standart gider sınıflandırmasına sahip değildir. Martin Stopford temel olarak 5 kategoride sınıflandırma yapılması gerektiğini ifade etmiştir. Bunlar aşağıdaki gibidir:

- İşletme giderleri günlük gider kaleminde yer almaktadır. Bunlar mürettebat, gemideki depolar ve geminin ticaret faaliyetleri dahilinde yaptığı bakımlar
- Gemilerin tersane sürecindeki dönemsel bakım giderleri özellikle özel denetimlerde yapılan masraflar. Eski gemilerde bu masraflar büyük boyutlarda olabilir. Genellikle gemi işletim masraflarından kabul edilmezler. Uluslararası muhasebe standartlarında bu dönemsel masraflar bakım masraf kalemi altında belirtilerek amorti edilmesi için sermaye olarak kullanılır.
- Sefer masrafları sefer süresince oluşan masrafları içermektedir. Bunlar yakıt, liman ve sefer sırasında geçen kanal varsa bunların masraflarıdır.
- Sermaye maliyetleri, geminin finanse edilme şekline bağlıdır. Öz kaynaklara, isteğe bağlı veya faiz ile ve sermaye olmayan borç finansmanı ödemeleri halinde temettü olarak alabilirler.
- Yük elleçleme maliyetleri yükleme, istifleme ve boşaltma masraflarını temsil eder. Bu masraflar özellikle düzenli hat taşımacılığı yapan şirketlerde önemlidir.

1.3. Gemilerin Ve Denizcilik Şirketlerinin Finansmanı

Gemiler çok fazla sermaye gerektirir. Konteyner gemileri ve tankerler 150 milyon dolara mala olabilir. Bu rakam bir jumbo jet ile aynıdır. En pahalı gemiler ise LNG

tankerleridir. Onlarında her biri 225 milyon dolara etmektedir. 2007 yılında yeni gemilere yapılan yatırım 187.5 milyar dolar ile yeni bir rekora ulaşmıştır. İkinci el satışlar ise 53.5 milyar dolar seviyelerini görmüştür. Sonuç olarak, modern gemilerden oluşan dökme yük filosuna sahip şirketin sermayesinin %80'ine kadarı bu filoyu işletmeye yetebilir. Bu yüzden finansal stratejiyle ilgili olan kararlar şirketler için azami önemini korumaktadır. Fakat denizyolu yük taşımacılığı sektörünün varlığa dayalı finansman ihtiyacı olan emlak ve havayolu sektöründen farklı bir finansman karakteri vardır. Bankacılar tahmin edilebilir kazançları, iyi kurumsal yapıları, yüksek düzeyde açıklanmış ve iyi tanımlanmış mülkiyetleri sevmektedirler. Çünkü yatırımcılar tutarlı bir büyüme ve yüksek verimlilik aramaktadırlar. Bununla birlikte çoğu denizyolu yük taşımacılığı firması bu ölçütleri karşılamamaktadırlar. Çünkü gemiler uluslararası düzeyde yerinde sabit olmayan ve gemi sahiplerinin kendi yasal yargı yetkililerini seçebildiği imkanlara sahiptir. Bu yüzden denizcilik şirketleri kendileri gibi büyük sermaye gerektiren diğer iş kolları gibi katı yasal zorunluluklara uyum sağlamak zorunda değillerdir. Gelir akışları, varlık değerleri gibi oldukça değişkendir. Gemi sadece bir ulaştırma aracı olmayıp aynı zamanda bir spekülasyon yani tahmin aracıdır. Bu da armatörlerin hayatını diğer iş kollarında çalışanlara göre daha ilginç kılmaktadır. Aynı zamanda istikrarı seven yatırımcılar için de zor bir yatırım alanıdır. Sonuç olarak gemi finansmanı uzmanlık gerektirir(Stopford, 2009:269).

2. 2007 YILINDA BAŞLAYAN FİNANSAL KRİZ

Krizler, her zaman beklenilmeyen istisnai durumlar olup olağan durumdan farklı özellikler göstermektedir. Krizi olağan durumlardan ayıran en önemli özellik ise acil olarak karşılık verilmek zorunda oluşudur. Değişen durumlar nedeniyle, krizler tahmin edilemez ve amaçları değişkenlik gösteren çabuk eylemler gerektirir. Sonuç olarak sistem, değişiklikleri engelleme veya değişikliklere uygun şekilde yanıt vermede yetersiz hale geldiği zaman kriz durumu ortaya çıkar. Kriz, tüketici talebinde ve şirket yatırımlarında büyük düşüş, yüksek işsizlik oranları ve dolayısıyla yaşam standartlarındaki gerileme olarak ortaya çıkar. Bu tür ekonomik krizlere çoğu zaman finansal piyasalardaki belirsizliklerle hisse senedi fiyatları ve yerel para biriminin yabancı

para cinsinden değerindeki düşüşler eşlik etmektedir. Ekonomik krizler iki ana gruba ayrılabilir: gerçek ekonomik krizler ve finansal ekonomik krizler. Birinci sınıftaki krizler çoğunlukla endüstriyel üretim ile ilgili olsa da, ikinci sınıf kriz genellikle parasal gerçeklere dayanmaktadır (Taşdemir, 2013:8). Bununla birlikte reel veya finansal sektörlerden birindeki kriz diğerine hızlı şekilde yansımaktadır. Dolayısıyla krizler sektörler arasında bir anlamda birbirlerinin tetikleyicisi ve destekleyicisi konumundadırlar (Koca, 2018:83)

2007 yılında başlayan finansal krizin, 1930'ların Büyük Buhranı'ndan bu yana meydana gelen en büyük finansal yerinden oynamanın yaratılmasından sorumlu olduğu düşünülmektedir (Melvin ve Taylor,2009) Bu kriz, son yetmiş yılın en eş zamanlı küresel durgunluk durumunu yaratmıştır. Gelişmiş ülkeleri derin ekonomik çöküntülere sokmuş olup gelişmekte olan ülkeler de bunu takip etmiştir. Her ne kadar küresel ekonomi iyileşme işaretleri başlamış olsa da ve dünyadaki ekonomik faaliyetlerde önemli bir azalma olduğu görülmektedir. Ekonomik göstergelerdeki iyileşmenin kalıcı olmayıp küresel ekonominin krizin olumsuz etkilerini uzun süre hissetme olasılığı vardır (Claessens ve Kose, 2008).

Gelişmiş ekonomilerdeki şiddetli finansal kriz, küresel finansal piyasaların durmasının ve küresel ticaret akışındaki çöküşüyle aynı zamana denk gelmiştir. Krizin kaynağı Amerika Birleşik Devletleri olmasına rağmen, sınırları aşır diğer pazarlara hızla yayılmıştır. Krizin, küresel faaliyetlerde önemli bir düşüşe yol açacağı şaşırıcı değildir (Claessens, Kose, Terrones, 2008). Kriz hızla bir çok gelişmiş ekonomide derin durgunluklara yol açarken, gelişmekte olan piyasa ve ekonomileri de ciddi şekilde etkilemiştir. Ancak bu etki bölgelere ve ülkelere göre değişmiştir (Claessens, Kose, Terrones, 2008). Ekonomik krizin derinleşmesi dünya genelinde üretimi ve istihdamı etkilemiştir (Floer ve Coutts, 2009).

Denizcilik piyasasının barındırdığı ana risklerin tanımlanmasıyla kriz ortamında nelerden nasıl etkileneceği hakkında yorum yapabiliriz.

Piyasa Riskleri:

- Kısa süre içerisinde navlun değişkenliği (bir hafta içinde)
- Farklı kapasitede gemi alımlarına doğru kayma
- Toplam gelir değişkenliği
- Yakıt fiyatı değişkenliği
- İşletme maliyetleri değişkenliği
- Aynı kapasitedeki gemiler için coğrafik değişkenliklerden dolayı yüklerin navlunlarının farklı olması
- Arz / talep dengesinin yeri
- Yeni inşa edilen gemi fiyat değişkenliği
- İkinci el / yeni inşa edilmiş gemi fiyatı kısa süredeki değişkenliği
- Varlık (gemi) fiyat değişkenliği
- Hurda fiyat değişkenliği (herhangi bir aşırı kapasitenin aşağı düşmesini belirleyip, arz dengesini etkiler)
- İşletmeyi etkileyen teknolojik gelişme ve ayarlamalar nedeniyle işletme veya sermaye maliyetlerindeki değişkenlik
- Kurumsal çerçevedeki değişikliklerden kaynaklanan değişkenliğin, işletme maliyetlerini belirleyen faktörleri etkilemesi
- Finansal riskler ve kredi para biriminin seçimi
- Kredi faiz oranı değişkenliği
- Döviz kuru değişkenliği (özellikle farklı para birimlerinde yapılan kredi ödemelerinde)
- Operasyonel yönetim politikası gereği yapılan yıllık bakım maliyeti değişkenliği
- Hava şartlarına bağlı olarak pazar değişkenliği
- Siyasi gelişmelere bağlı piyasa değişkenliği
- Doğal afetlerden kaynaklanan pazar değişkenliği

Kredi Riskleri:

- Karşı tarafın ödeme gücü (varsayılan risk). Bu risk tüm temerrüt biçimleriyle ilgilidir (teknik, finansal, uzun süre faiz veya sermaye ödemesi yapmama, vb)

- Maruz kalma riski. Bu, borçlunun genel riske maruz kalması ve nakliyesindeki portföy çeşitliliği anlamına gelir.
- Kurtarma riski. Borçlunun temerrüt veya iflas durumunda mali kurumun emniyet seviyesini ifade eder. Bu riskin belirlenmesi özellikle zordur.
- Kredi Yayılma Riski. Kredi marjlarındaki artıştan kaynaklanan risklerle ilgilidir. Özellikle ikincil bir pazarın geliştiği ve fiyatların sürekli piyasa değerleri açısından belirlenip sabit olduğu durumlarda
- Likidite marjlarının korunması ve döngüsel veya karşı-döngüsel politikaların uygulanması
- Gemi sahibinin varlık yönetimi uygulamalarına katılımıyla ilgili politikası veya kiralamaya ve varlıkların işletme getirisine yönelimi.
- Gemi sahiplerinin ve gemi yöneticilerinin genel ve anlık korumaya yönelik politikaları, likidite ve nakit akışı.
- Uzun vadeli borçlanma potansiyeli açısından gemi sahiplerinin politikası
- Mali kaldıraç açısından gemi sahiplerinin politikası
- Bir yıl boyunca geminin verimi ve istihdamı.
- Gemi yöneticilerinin uygulanan kiralama türüne ilişkin politikası (zaman, sefer tipli kiralama vb.)

Denizcilik endüstrisi de 2003'ten başlayarak bu finansal çöküntüden etkilendi. Etkileri bugün hala hissedilmektedir. 2003 ve 2008 yılları arasındaki 5 yıllık zaman diliminde, denizcilik endüstrisi tarihinin en refah zamanlarından birini geçirmiştir. Rakamlar ortaya konursa, ortalama bir kuru dökme yük gemisi 2004'te günde 39.000 dolar ve 2008'de günde yaklaşık 50.000 dolar kazanmaktaydı. Karşılaştırma yapmak gerekirse, bu rakam 1990'lardan önce günde 10.000 doların altındaydı. Gelirlerin bu kadar çok arttığı zaman diliminde gemilerin de değeri artmıştır. Ortalama bir yük gemisinin değeri 5 yılda değerini 6 kat kadar artırmıştır.

Denizcilik sektörünün bu refah dönemde yatırım yapıp kapasitesini artırması mantıklıdır. Tüm denizcilik şirketlerinin aynı mantıkla hareket etmişlerdir. Sipariş verilen

gemi sayıları rekor artışlar yaşanmıştır. Örnek vermek gerekirse konteyner gemisi siparişleri, Temmuz 2008’de rekor bir seviye olan 7 milyon TEU’ya ulaşmıştır. Bu rakam, o sırada tüm sektörün toplam kapasitesinin%60’ıydı. Özellikle Çin, büyük miktarlarda yeni ürün ihraç ederken, gemi üreticileri daha fazla gemi üretmek için yarışıyorlardı.

Öte yandan, dünyadaki demir cevheri, kömür ve tahıl gibi dökme yüklerin taşıma maliyetlerini takip eden Baltık Kuru Yük Endeksi, 2007 sonunda bir yıl öncesine göre %154 artışla tüm zamanların en yüksek seviyesini yakalamıştır.

Bu ekonomik patlama sırasında her şey yolunda giderken, 2008 krizi sektör açısından bir uyandırma çağrısıydı. Denizcilik endüstrisi kendisini küresel bir finansal krizin merkezinde bulurken, gemi arzı çoktan gemi talebini aştı. Armatörler ve kiralama yoluyla gemi işletenler, daha büyük gemilerin ve ölçek ekonomisinin arz ile talep arasındaki denge olmadan hiçbir anlam ifade etmediğini fark etmeye başladılar. Dalgalı navlun oranlarını yeniden canlandırmak ve azalan yük hacimlerinden daha az zararla atlatmak için 2009 yılının başlarında gemi kapasiteni kontrol altına almaya karar verdiler. Bu yüzden gemi alımlarında sipariş dondurma kararı uyguladılar. Tersaneler aylarca yeni bir sipariş alamadılar. Konteyner gemi siparişleri 2013 yılına kadar sürekli olarak azalmıştır. Denizcilik sektöründeki bu ani farkındalık, yokuş aşağı yuvarlanıp dev bir kartopu haline gelen sektörü kurtarmak için geç bir karardı (www.morethanshiping.com,2019)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

2007 KRİZİNİN FİRMALARIN KARLILIKLARINA ETKİSİNİN İNCELENMESİ

1. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ

Bu çalışmanın amacı, denizcilik piyasasındaki kriz koşullarında ve normal dönemlerde firmaların yıllık raporları üzerinden oran analizini yaparak firmaların ne kadar verimli yönetildiğini ve yapılan yatırımların karlılıklarını ölçmektir. Dünya ticaretinde kullanılan endekslerin firmaların karlılıkları arasında ilişkisinin olup olmadığını değerlendirmek ve hangi endeksin firmalarla en fazla ilişkisi olduğunu ortaya koymaktır.

1.1 Araştırmada Kullanılan Yöntemler

Etkinlik ölçümü, mevcut rekabet ortamı içinde firmanın nerede olduğunun belirlenmesine olanak sağlamakta ve eldeki girdilerden ne denli iyi bir biçimde çıktı üretebileceğini göstermektedir. Etkinlik ölçme yöntemleri, rasyo analizi ve sınır etkinliği analizi olmak üzere iki grupta değerlendirilebilmektedir. Sınır etkinliği analizi ise parametrik ve parametrik olmayan yöntemler olmak üzere iki grupta ele alınmaktadır(www.ekodialog.com, t.y.).

Etkinlik ölçümünde rasyo analizi, yaygın kullanılan verimlilik ölçme yöntemidir. Bu yöntem bir tek girdi ile bir tek çıktının birbirleriyle oranlanması sonucu oluşan bir rasyonun zaman içinde izlenmesi şeklinde ifade edilmektedir.

1.1.1 Oran Analizi

Çalışmada etkinlik ölçüm yöntemlerinden oran (rasyo) analizi kullanılmıştır. Tek girdili ve tek çıktılı durum incelemesi yapıldığı için, oran analizi incelemesinin, çalışma

için en uygun yöntem olduğuna karar verip şirket bilançoları üzerinden karlılık oran kıyaslaması uygulanmıştır.

Oran analizinde ölçek olarak oran ölçeği kullanılmaktadır. Oran ölçeğinde başlangıç noktası sabit olmakla beraber, ölçek üzerindeki noktalar birbirinin katı olarak ifade edilebilmektedir. Bu sebeple bu ölçekle ölçülmüş verilere tüm matematiksel işlemler uygulanabilmektedir. Ağırlık, uzunluk, miktar, fert sayısı, v.s. belirten değişkenler oran ölçeğinde ifade edilebilir.

Bu yöntemin uygulanması ve yorumlanmasındaki kolaylığın etkisi ile yaygın bir şekilde kullanılmasına karşın önemli bir dezavantajı bulunmaktadır. Özellikle bankacılık sistemi gibi çok sayıda girdi ve çıktı içeren karar birimlerinde bir tek rasyoya bakarak karar vermek ve bankanın veya şubenin verimliliğini ortaya koymak mümkün olmamaktadır. Böylece bu sakıncanın giderilmesi için genellikle birden fazla sayıda rasyo aynı anda incelenmektedir. Fakat bu durumda da incelenen rasyoların anlamlı bir grup haline getirilememesinden dolayı bir arada değerlendirilip yorumlanamaması gibi sorunlar ortaya çıkmaktadır. Tek girdinin tek çıktıya oranı olarak tanımlanan oran analizi yaklaşımında her bir oran, performans ile ilgili boyutlardan sadece bir tanesini göz önüne almakta ve diğer boyutları göz ardı etmektedir. Örneğin; finansal analizlerde kullanılan oranlar, o faaliyet dönemi içindeki olayların yorumunu, yalnızca ilgili orana konu olan kalemler bazında yapabilmektedir (www.ekodialog.com, t.y.).

Sınır etkinliği analizi yaklaşımında, ilk olarak en etkin sınır belirlenmektedir. Üretim plânlarının seçimi ve uygulanmasındaki hatalar ve belirsizlikler nedeni ile etkin sınırdan uzaklaşmalar, X etkinsizliği olarak adlandırılmaktadır. Etkinliğin sınır analizi ile ölçümünde parametrik ve parametrik olmayan iki yöntem kullanılmaktadır.

Parametrik yöntemlerde genel olarak bir gözlem kümesi bulunmaktadır. Bu küme içinde en iyi performansın regresyon çizgisi (etkinlik sınırı) üzerinde olduğu varsayılarak, bu çizgiden sapma göstermeyen gözlemler etkin; bu gözleme göre başarısız olan diğer gözlemler de etkinsiz olarak tanımlanmaktadır. Hiçbir gözlemin tam olarak uyuşmadığı

bir etkinlik sınırı her zaman mümkündür. Başarısızlıktan kastın aynı çıktı düzeyinde yüksek maliyet veya aynı girdi düzeyinde düşük çıktı olduğu ve gözlemlenen üretim birimlerinin homojen olduğunun varsayıldığı unutulmamalıdır. Ayrıca yöntem her zaman bir rassal hatanın olacağını da varsaymaktadır. Tam etkin olan gözlemler doğal olarak hatanın sıfır olduğu gözlemlerdir. Dolayısıyla bir gözlemin etkinsiz olduğuna ancak ölçüm hatalarının giderilmesinden sonra karar verilebilmektedir.

Parametrik olmayan yöntemler, üretim fonksiyonunun arkasında analitik bir şekle ihtiyaç duymadıkları için, parametrik yöntemlere göre daha esnek yapıya sahiptir. Parametrik olmayan yöntemlerdeki esnek yapı; çoklu girdi/çoklu çıktı verilerini kullanan işletmeler için, üretim ortamlarında etkinlik ölçümü yapmaları açısından daha uygun olmaktadır. Parametrik olmayan yöntemler, birden çok çıktı ve birden çok girdi değişkenlerinin olduğu ve bunların farklı ölçü birimleriyle ölçümlendiği analizlerde kullanılmaktadır. Bu yöntemler, işletmelerin üretim sınırına olan uzaklığını ölçen tekniklerdir. Literatürde sıklıkla kullanılan parametrik olmayan etkinlik ölçüm yöntemleri; serbest atılabilir zarf yöntemi ve veri zarflama analizi (VZA) olmak üzere iki çeşittir (privatization.com, 2016)

Karlılık oranları, zaman içerisinde belirli bir noktadan gelen verileri kullanarak bir işletmenin gelirine, işletme maliyetlerine, bilanço varlıklarına ve öz kaynaklarına göre kazanç üretme kabiliyetini değerlendirmek için kullanılan bir finansal ölçümler sınıfıdır.

Karlılık oranları, bir şirketin gelirine, işletme maliyetlerine, bilanço varlıklarına ve öz kaynaklara göre gelir üretme kabiliyetini değerlendiren bir ölçüt grubundan oluşur. Karlılık oranları, şirketlerin hissedarlarına yönelik kar ve değer üretmek için mevcut varlıklarını ne kadar iyi kullandıklarını göstermektedir. Daha yüksek oranlı sonuçlar genellikle daha olumludur, ancak oranlar, diğer benzer şirketlerden, şirketin kendi geçmiş performansından veya sektör ortalamasından elde edilen sonuçlarla karşılaştırıldığında çok daha fazla bilgi sağlar (Kaygusuz, 2018: 91-110).

Karlılık oranlarının çoğu için, bir rakibin oranına göre daha yüksek bir değere sahip olmak veya önceki bir döneme göre aynı orana sahip olmak, şirketin iyi durumda olduğunu gösterir. Oranlar, bir şirketi bir başka şirketle, benzer şirketlerle, şirketin kendi geçmişiyle veya bir bütün olarak sektörün ortalama oranları ile karşılaştırmak için kullanıldığında en bilgilendirici ve yararlıdır. Gelir veya verim oranları, bir şirketin hissedarları için ne kadar verim veya gelir sağladığını incelemek için çeşitli yollar sunar. Bazı karlılık oranları örnekleri, varlıkların karlılığı oranı (ROA) ve öz kaynakların karlılığı oranıdır (ROE). Karlılık, maliyet ve harcamalara göre değerlendirilir. Bir şirketin satış üretmek ve sonunda kar elde etmek için varlıkları dağıtmada ne kadar etkili olduğunu görmek için varlıklara göre analiz edilir. ROA ifadesi, normal olarak net kar veya net gelir, tüm maliyetler, giderler ve vergilerden sonraki satışlardan elde edilen kazanç miktarını ifade eder (www.investopedia.com, 2019).

Bir şirketin biriktirdiği varlıklar ne kadar fazlaysa, o kadar fazla satış ve potansiyel olarak şirketin kazanabileceği karlar o kadar fazla olur. Ölçek ekonomileri maliyetleri düşürmeye ve marjları iyileştirmeye yardımcı olduğu için, getiri varlıklardan daha hızlı artabilir ve sonuçta varlıkların getirisini artırabilir.

Öz kaynakların karlılık oranı, bir şirketin hisse senedi sahiplerine öz kaynak yatırımlarından geri dönüş kazanma kabiliyetlerini ölçtüğü bir orandır. ROE, daha büyük bir varlık tabanının desteklediği yüksek getiri avantajlarından faydalanabildiği zaman, herhangi bir öz kaynak eklemesi olmadan çarpıcı bir şekilde artabilir.

Bir şirketin aktif büyüklüğünü artırması ve yüksek marjlarla daha iyi getiri sağlaması nedeniyle, ek varlıklar borç kullanımının bir sonucu olduğunda, hissedarlar getiri artışının büyük bölümünü elinde tutabilirler (www.investopedia.com, 2019).

Bilanço üzerinden hesaplandığında aşağıdaki gibidir:

Varlıkların karlılık oranı (ROA) = Dönem Net Kar veya Zararı / Varlık Toplamı

Öz kaynakların karlılık oranı (ROE) = Dönem Net Kar veya Zararı / Öz kaynaklar

1.2 Literatür Taraması

Literatürde daha önce denizyolu yük taşımacılığı sektöründeki finansal krizlerle ilgili birçok çalışma mevcuttur.

Deniz taşımacılığında ve limanlardaki ekonomik döngüler: 2008 krizine giden yol isimli makale 1990 ve 2008 yılları arasında dünya ticaretinin analizinden sonra denizyolu yük taşımacılığı, liman ve terminallerin yapısını inceledikten sonra dünya ekonomisinin işlevsiz hale geliş nedenlerine araştırmıştır. Ekonomik krizin, denizcilik sektörünü iki tehditle karşı karşıya bıraktığı görülmüştür. Bunlardan ilki, küresel ticarete yaşanan düşüşten dolayı küresel talebin düşmesidir. İkincisi ise çok sayıda yeni gemi siparişini yapılmasıdır. Armatörler talebin artacağını düşünerek sipariş yapmaya devam etmişlerdir. Kriz öncesi iyimserlik havasının yaygın olmasıdır. Dünyadaki ekonomik küçülmenin ve krizlerin denizcilik sektörüne ciddi anlamda etki ettikleri sonucuna ulaşmışlardır. Liman ve deniz taşımacılığıyla uğraşan şirketlerin kısa ve uzun vadeli stratejilerinde dünyadaki ekonomik gelişmeleri dikkate almalarının öneminden bahsetmişlerdir (De Monie ve diğ., 2009).

Finansal ve ekonomik krizlerin denizcilik endüstrisi üzerindeki etkilerini konteyner piyasası üzerinden inceleyen bir makalede kriz itibariyle konteyner piyasasındaki talebin düşüklüğü ve aşırı yeni gemi girişiyle konteyner gemi piyasasındaki kapasite fazlalığına ulaşması sorunları ele alınmıştır. Ekonomik patlama zaman dilimi incelenmiş olup krizin daha kötü hissedilmesinin nedenleri araştırılmıştır. Krizin ilk altı ayında konteyner piyasasında %16 oranında küçülme yaşandığı tespit edilmiştir. Yapılan analizlerle önümüzdeki yıllarda da denizcilik piyasasında baskının olacağı öngörülmüştür. İleri ki yıllarda kriz havasının iyimserliğe dönüşmesi potansiyeli ve krizden yeni fırsatlar oluşturma fikri geliştirilmiştir. Konteyner piyasası için uzun vadeli planlar yapılması ve ekonominin doğru analiz edilmesi fikri önerilmiştir (Kalgora, 2016).

Bir diğer tez çalışmasında 2008-2009 yılları arasında denizcilik piyasası gemiye yatırım kararındaki anahtar etkenler üzerinden incelenmiştir. Çalışmanın amaçları

denizcilik piyasası ile kriz arasındaki ilişkiyi analiz etmek, mevcut krizin denizcilik piyasasındaki etkisinin incelemek, farklı pazarların vereceği tepkileri anlamak ve gelecekteki yatırımlara rehberlik etmek, devletlerin müdahalesinin ne kadar gerekliliği olduğunu ve yatırımlarda yapılacak risk yönetimini araştırmaktır. Yapılan anketlerde elde edilen bulgular ise denizcilik sektörü için en iyi risk yönetim stratejisinin muhafazakarlık olduğuna inanılmaktadır. Nakit rezervinin zorunluluk olduğu yanıtlanmıştır. Krizlerin her zaman bir kazananı ve kaybedeni sonucuna varılmıştır. Her sistemin krizle başa çıkmanın yenilikçi yollar geliştirdiğini ve krizle başa çıkan yatırımcılar olduğu müddetçe gemilere yapılacak yatırım kararlarının devam edeceği görülmüştür. Aynı hataların tekrarlanması durumunda aynı krizlerin yaşanabileceği söylenmiştir (Meenaksi, 2009).

Bir makalede finansal krizin dökme yük piyasası ve finans piyasasındaki sonuçları analiz edilmiştir. 2008 yılının ikinci çeyreğinde kuru dökme yük piyasasındaki navlun oranları tarihindeki en yüksek noktaya ulaşmış olduğu tespit edilmiştir. 2008 yılının ortasından bu yana talepteki düşüş ve ihtiyaç fazlası kapasiteden dolayı kriz başlamıştır. Bankalar verdikleri kredi miktarlarını azaltmışlardır. Kuru dökme yük piyasasının kriz öncesi ve sonrasındaki durumu ele alınmıştır. Gemi tiplerine göre değişen navlun miktarları paylaşılmış olup kapasite ve genel olarak kuru dökme yük navlun değişimi karşılaştırılmıştır. Yeni inşa kuru dökme gemilerinin yıllar içinde değişen fiyatları ele alınmış olup kriz öncesi ve sonrası fiyatlar incelenmiştir. Kuru dökme yük piyasasını etkileyen faktörlerin çeşitliliğini algılamak için navlun oranları ve şirketlerin sabit varlıklarının miktarının bilinmesi gerektiği görülmüştür. Bunun sayesinde faktörlerin nasıl değiştiği formüle edilebildiği sonucuna varılmıştır. Bankaların denizcilik piyasasındaki etkisini azaltması ihtimali Asya ülkelerinin ekonomilerinin yararına başka bir yaklaşım sunulabileceği tahmininde bulunulmuştur (Sambracos ve Maniati, 2015).

2008-09 krizinin denizyolu yük taşımacılığındaki ve liman endüstrisindeki örgütsel ve coğrafi biçimlendirmelerini ele alan bir makalede finansal krizin konteyner filosuna sahip armatörlerin ve konteyner limanı işleten firmalara etkisi incelenmiştir. Özellikle firmaların sağlam kapasite yönetimine sahip olması gerektiği vurgulanmıştır. Firmaların kısa vadeli yüksek kar peşinde koşmamalarının önemi belirtilmiştir. Şirketler

arası rekabetin yıkıcı boyutlara ulaşmaması gerektiği, böyle bir rekabetin düzenli hat taşımacılığı yapan firmaların hepsini etkileyeceği hakkında uyarılar yapılmıştır. Kriz dönemlerinde yeni rota arayışlarının şirketler için fırsat olabileceği bunun en güzel örneğinin Süveyş Kanalı'nın kullanılmayıp Ümit Burnu'ndan geçilmesi olduğu tespit edilmiştir. Arazi kıtlığından dolayı konteyner liman sahalarının kapasite kullanımı gelecek için endişe yaratmaya devam edeceği öngörülmüştür (Notteboom ve diğ., 2010).

2. FİRMA KARLILIKLARININ İNCELENMESİ

Denizcilik piyasasında söz sahibi 16 firmanın 2007-2018 dönemlerine ait yıllık raporları üzerinden karlılık oran analizlerinden ROA ve ROE incelemesi yapılacaktır.

2.1. Maersk

A.P. Moller-Maersk Grubu, 1928'de kurulmuş Danimarka kökenli deniz taşımacılığı şirkettir. Şirketin deniz taşımacılığı dışında petrol çıkarma, bankacılık, liman işletmeciliği gibi faaliyet alanlarında yatırımları da bulunmaktadır. Toplam 116 ülkede 374 ofiste hizmet vermektedir. Bünyesindeki yaklaşık 31.600 çalışanın 7000'i gemilerde çalışmaktadır. Maersk Line, konteyner taşımacılığı alanında dünyanın en büyük şirkettir. 2012 yılı itibariyle 4,1 milyon TEU kapasiteye sahip 786 parçadan fazla gemi işletmektedir. 2006 yılında dünyanın en büyük konteyner gemisi Emma Maersk'i bünyesine katmıştır. 2013 yılında ise Emma Maersk'ten daha büyük boyutlarda yaklaşık 18.000 konteyner taşıma kapasitesine sahip sipariş ettiği 20 gemiden birincisi olan Maersk Mc Kinsey Moller'i teslim almıştır (https://en.wikipedia.org/wiki/Maersk_Line, 2019).

Tablo 8. Maersk Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (milyon dolar)	Varlık Toplamı (milyon dolar)	ROA	Özkaynaklar (milyon dolar)	ROE
2007	15609	186889	0,08352	85717	0,182099

2008	9692	201806	0,048026	91819	0,105555
2009	-9577	192399	-0,04978	87901	-0,10895
2010	13540	229447	0,059011	105627	0,128187
2011	18083	404743	0,044678	207935	0,086965
2012	23395	420691	0,055611	222544	0,105125
2013	7313	276856	0,026414	114036	0,064129
2014	5195	54234	0,095789	27185	0,191098
2015	925	62408	0,014822	35739	0,025882
2016	-1897	61118	-0,03104	32090	-0,05911
2017	-1164	63227	-0,01841	31425	-0,03704
2018	3221	56636	0,056872	33392	0,09646

Kaynak: www.maersk.com, (t.y.)

2.2. Mol

Mol, 1878’de Japonya’da kurulmuş olup bünyesinde konteyner, kuru yük, sıvılaştırılmış doğalgaz, ro-ro ve tanker tipinde 57 milyon dwt’ye sahip 769 tane gemi bulunmaktadır. 2017 yılında dünyanın en büyük konteyner gemisi MOL Triumph, 2018 yılında da 20.000 TEU’ya sahip MOL Truth şirket bünyesine dahil edilmiştir (<https://www.mol.co.jp>, 2019).

Tablo 9. Mol Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	1024481	13891910	0,073747	4066845	0,251911
2008	1899601	18969468	0,10014	6400898	0,296771
2009	1292762	18396417	0,070272	7075456	0,182711
2010	136737	20005503	0,006835	7907373	0,017292
2011	58277	1868741	0,031185	664645	0,087681
2012	-26009	1946162	-0,01336	717909	-0,03623
2013	-178847	2164611	-0,08262	619493	-0,2887
2014	57394	2364695	0,024271	783549	0,073249
2015	352467	21836149	0,016141	5296921	0,066542
2016	-1471246	19698145	-0,07469	4065681	-0,36187

2017	94527	19765835	0,004782	4093279	0,023093
2018	390060	20949134	0,018619	3865022	0,100921

Kaynak: www.mol.co.jp, (t.y.)

2.3. Cosco

COSCO, 1961 yılında Çin’de kurulmuş olan denizcilik şirkettir (<https://en.wikipedia.org/wiki/COSCO>, 2019). 2018 yılı sonu itibariyle 2,1 milyon TEU’ya sahip 376 adet konteyner gemisi bulunmaktadır. Asya firmaları arasında birinci dünya sıralamasında ise dördüncü sıradadır (<https://lines.coscoshipping.com>, 2019).

Tablo 10. Cosco Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin yuan)	Varlık Toplamı (bin yuan)	ROA	Özkaynaklar (bin yuan)	ROE
2007	21205671	116879543	0,181432	57048072	0,371716
2008	12707271	118413153	0,107313	62246762	0,204143
2009	-6664086	137741303	-0,04838	52584815	-0,12673
2010	8084572	149541815	0,054062	60975837	0,132586
2011	-8885265	157458885	-0,05643	50170453	-0,1771
2012	-8137441	165207909	-0,04926	41697521	-0,19515
2013	2879422	161862870	0,017789	42117367	0,068367
2014	1550821	148788454	0,010423	42957958	0,036101
2015	1791504	148193149	0,012089	44937511	0,039867
2016	-5962509	119652733	-0,04983	37548869	-0,15879
2017	4830685	133190005	0,036269	43710580	0,110515
2018	188443	9566875	0,019697	8172875	0,023057

Kaynak: www.coscoshipping.com, (t.y.)

2.4. Evergreen

Evergreen, 1968 yılında Tayvan’da kurulmuş olan denizcilik şirkettir. (https://en.wikipedia.org/wiki/Evergreen_Marine, 2019). 2019 yılı itibariyle 560.000

TEU'dan oluşan 150'den fazla konteyner gemisi bulunmaktadır. Konteyner filosu bakımından dünyada dördüncü sıradadır (<https://www.evergreen-line.com>, 2019).

Tablo 11. Evergreen Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	10381702	90962884	0,114131	75481838	0,137539
2008	639266	94233315	0,006784	67714904	0,009441
2009	-9855353	80526561	-0,12239	54451597	-0,18099
2010	15165451	89656404	0,169151	65823520	0,230396
2011	-3092361	92922390	-0,03328	61165826	-0,05056
2012	128531	138012684	0,000931	65601535	0,001959
2013	-2046804	17500991	-0,11695	60169589	-0,03402
2014	2055164	188926359	0,010878	64864843	0,031684
2015	-4739297	192652207	-0,0246	61294602	-0,07732
2016	-8565311	189753764	-0,04514	53638501	-0,15969
2017	6661621	200079897	0,033295	66688790	0,099891
2018	1195404	229011955	0,00522	158044119	0,007564

Kaynak: www.evergreen-line.com, (t.y.)

2.5. Seaspan

Seaspan, Hong Kong merkezli bir denizcilik firmasıdır. Filosunda 112 adet konteyner gemisi bulunmaktadır. New York borsasında işlem görmektedir (<https://www.seaspancorp.com>, 2019).

Tablo 12. Seaspan Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	-10408	2576901	-0,00404	862326	-0,01207
2008	-199346	3296872	-0,06047	746360	-0,26709
2009	145252	3664447	0,039638	1059566	0,137086
2010	-87747	4377228	-0,02005	989736	-0,08866

2011	-83400	5447716	-0,01531	1183425	-0,07047
2012	121305	5650853	0,021467	1218567	0,099547
2013	299028	5947761	0,050276	1571705	0,190257
2014	131247	5895393	0,022263	1745224	0,075204
2015	199391	6109160	0,032638	1776183	0,112258
2016	-139039	5657829	-0,02457	1747249	-0,07958
2017	175237	5878142	0,029812	1949432	0,089891
2018	278798	7477997	0,037282	2459979	0,113333

Kaynak: www.seaspancorp.com, (t.y.)

2.6. Oocl

Oocl, 1947 yılından bu yana Hong Kong merkezli denizcilik firması olup 80'den fazla ülkede 370 ofisle hizmet vermektedir. Şirket bünyesinde 61 adet konteyner gemisi bulunmaktadır.

Tablo 13. Oocl Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	2548402	7213644	0,353275	4191305	0,608021
2008	275529	7701635	0,035775	4421363	0,062318
2009	-400605	7330174	-0,05465	3968407	-0,10095
2010	1874371	9072379	0,206602	5579531	0,335937
2011	182354	7729046	0,023593	4281834	0,042588
2012	296317	8231039	0,036	4487593	0,06603
2013	47133	8990218	0,005243	4475624	0,010531
2014	270438	9633455	0,028073	4572173	0,059149
2015	283851	9731574	0,029168	4797510	0,059166
2016	-219221	9404590	-0,02331	4519286	-0,04851
2017	137656	10069296	0,013671	4682513	0,029398
2018	108166	10053860	0,010759	4735130	0,022843

Kaynak: www.oocl.com, (t.y.)

2.7. Euroseas

Euroseas, 2005 yılında kurulmuş olup merkezi Yunanistan'dadır. Filosunda toplamda 34 bin TEU'luk ve 457.732 dwt'lik 15 adet konteyner gemisi bulunmaktadır (<http://www.euroseas.gr>, 2019).

Tablo 14. Euroseas Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı	ROA	Özkaynaklar	ROE
2007	36463321	365976299	0,099633	266575816	0,136784
2008	21490910	333218786	0,064495	256831432	0,083677
2009	-15627504	323418294	-0,04832	231453263	-0,06752
2010	-6605850	321677801	-0,02054	218694992	-0,03021
2011	1115989	296148168	0,003768	211921748	0,005266
2012	-13198741	277994219	-0,04748	209626146	-0,06296
2013	-103424827	156443600	-0,6611	104702082	-0,9878
2014	-19359005	190242991	-0,10176	100202504	-0,1932
2015	15687132	172124391	0,091138	95048593	0,165043
2016	45946822	133249421	0,344818	54106764	0,849188
2017	-6944261	162331847	-0,04278	46694198	-0,14872
2018	-663396	66954563	-0,00991	3820618	-0,17364

Kaynak: www.euroseas.gr, (t.y.)

2.8. Capital Product Partners

Capital Product Partners, Yunanistan merkezli denizcilik şirketi olup filusunda toplam 1 milyon dwt'lik 10 adet konteyner ve 1 adet kuru yük gemisi bulunmaktadır (<https://www.capitalplp.com>, 2019).

Tablo 15. Capital Product Partners Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	27827	454914	0,06117	161939	0,171836

2008	49263	700154	0,07036	172175	0,286122
2009	30035	681087	0,044099	157128	0,19115
2010	18919	758252	0,024951	239760	0,078908
2011	87120	1196289	0,072825	517326	0,168404
2012	-21819	1070128	-0,02039	573828	-0,03802
2013	99481	1401772	0,070968	781426	0,127307
2014	44012	1493095	0,029477	872561	0,05044
2015	55410	1555875	0,035613	937820	0,059084
2016	52489	1598605	0,032834	927757	0,056576
2017	38483	1466216	0,026246	933405	0,041229
2018	-104	1385245	-7,5E-05	881314	-0,00012

Kaynak: www.capitalship.gr, (t.y.)

2.9. Star Bulk

Star Bulk, 2006 yılında Marshall Adaları'nda kurulmuştur. Şirketin merkez ofisleri Yunanistan'da ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nde yer almaktadır. Nasdaq ve Oslo borsasında işlem görmektedir. Filosu 8,3 ortalama yaşa sahip, 13 milyon dwt kapasiteli toplam 108 adet dökme yük gemisinden oluşmaktadır (<https://www.starbulk.com>, 2019).

Tablo 16. Star Bulk Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	3411	403742	0,008448	375378	0,009087
2008	133738	891376	0,150035	560140	0,238758
2009	-58415	760641	-0,0768	499257	-0,117
2010	-5131	703250	-0,0073	488252	-0,01051
2011	-69559	717928	-0,09689	434213	-0,1602
2012	-314521	354706	-0,88671	116746	-2,69406
2013	1850	468088	0,003952	266106	0,006952
2014	-11723	2062084	-0,00569	1154302	-0,01016
2015	-458177	2148846	-0,21322	1135358	-0,40355
2016	-154228	2011702	-0,07667	1037230	-0,14869

2017	-9771	2145764	-0,00455	1088052	-0,00898
2018	58397	3022137	0,019323	1520045	0,038418

Kaynak: www.starbulk.com, (t.y.)

2.10. Golden Ocean

Golden Ocean, 1996 yılında Bermuda merkezli kurulmuştur. Nasdaq ve Oslo borsasında işlem görmektedir. 77 adet dökme yük gemisi işletmektedir.

Tablo 17. Golden Ocean Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	84836	342166	0,247938	221276	0,383394
2008	48054	331685	0,144878	222305	0,216162
2009	21680	374946	0,057822	239710	0,090443
2010	38557	541953	0,071145	375901	0,102572
2011	32652	521219	0,062645	359932	0,090717
2012	-53429	397420	-0,13444	277694	-0,1924
2013	-3903	409858	-0,00952	307441	-0,0127
2014	15995	1262740	0,012667	884273	0,018088
2015	-220839	2178667	-0,10136	1158649	-0,1906
2016	-127711	2361623	-0,05408	1238719	-0,1031
2017	-2348	2870058	-0,00082	1494049	-0,00157
2018	84535	2951354	0,028643	1523512	0,055487

Kaynak: www.goldenocean.bm, (t.y.)

2.11. Globus Maritime Ltd.

Globus Maritime Ltd. 2006 yılında kurulmuş olup Yunanistan merkezli bir firmadır. 2018 yılı itibariyle filosunda 10,6 ortalama yaşa sahip 300,571 dwt'lik 5 adet kuru yük gemisi barındırmaktadır (<http://www.globusmaritime.gr>, 2019).

Tablo 18. Globus Maritime Ltd. Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	12025	285500	0,042119	96677	0,124383
2008	42818	284446	0,150531	121783	0,351593
2009	-10079	187570	-0,05373	113458	-0,08883
2010	6003	218452	0,02748	117788	0,050964
2011	6925	256059	0,027045	140019	0,049458
2012	-82804	165722	-0,49966	55182	-1,50056
2013	5677	155662	0,03647	60340	0,094084
2014	3212	152069	0,021122	63319	0,050727
2015	-32396	114837	-0,2821	30535	-1,06095
2016	-9825	93996	-0,10453	20760	-0,47327
2017	-6475	91603	-0,07069	43968	-0,14727
2018	-3568	86674	-0,04117	41050	-0,08692

Kaynak: www.globusmaritime.gr, (t.y.)

2.12. Euronav

Euronav, merkezi Belçika’da bulunan 1995 yılından beri denizcilik sektöründe hizmet veren bir şirkettir. 2015 yılında beri New York borsasında işlem görmektedir. Bünyesinde 74 adet tanker tipinde gemi bulunmaktadır (<https://www.euronav.com>).

Tablo 19. Euronav Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	101055	2274693	0,044426	984492	0,102647
2008	402469	2279701	0,176545	1178326	0,34156
2009	-17614	2786666	-0,00632	1071629	-0,01644
2010	19680	2644214	0,007443	1078508	0,018247
2011	-95986	2451316	-0,03916	980988	-0,09785
2012	-118596	2362879	-0,05019	866970	-0,13679
2013	-89683	2148973	-0,04173	800990	-0,11197
2014	-45797	3096360	-0,01479	1472708	-0,0311

2015	350301	3040746	0,115202	1905749	0,183813
2016	204049	3046911	0,066969	1887956	0,108079
2017	1383	2810973	0,000492	1846361	0,000749
2018	-110070	4127351	-0,02667	2260523	-0,04869

Kaynak: www.euronav.com, (t.y.)

2.13. Frontline Ltd.

Frontline Ltd. 1985 yılında kurulmuştur. 1989-1997 yılları arasında Stockholm borsasında işlem görmüştür. 2001 yılından itibaren de New York borsasında işlem görmeye başlamıştır. Filosunun yaş ortalaması 4,3 olup 63 adet tanker tipi gemi bulunmaktadır (<https://www.frontline.bm>, 2019).

Tablo 20. Frontline Ltd. Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	570418	3762091	0,151623	445969	1,279053
2008	698770	4027728	0,17349	702217	0,995091
2009	102701	3715218	0,027643	741340	0,138534
2010	161407	3797920	0,042499	759037	0,212647
2011	-529601	1840569	-0,28774	213479	-2,48081
2012	-82754	1688221	-0,04902	131149	-0,63099
2013	-188509	1367605	-0,13784	-18051	10,44313
2014	149469	2501768	0,059745	1447350	0,103271
2015	154624	2886654	0,053565	1446343	0,106907
2016	117010	2966317	0,039446	1499769	0,078019
2017	-264861	3133728	-0,08452	1187629	-0,22302
2018	-8880	3077841	-0,00289	1164217	-0,00763

Kaynak: www.frontline.bm, (t.y.)

2.14. Dht Holdings

Dht Holdings, 2005 yılında New York borsasında işlem görmeye başlamıştır. Filosunda 8,3 milyon dwt'lik 27 adet tanker tipinde gemi bulunmaktadır (<http://www.dhtankers.com>, 2019).

Tablo 21. Dht Holdings Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	27463	422208	0,065046	71875	0,382094
2008	42148	531348	0,079323	147823	0,285125
2009	16846	517971	0,032523	191924	0,087774
2010	6377	480855	0,013262	196341	0,032479
2011	-40272	504557	-0,07982	206448	-0,19507
2012	-74204	207768	-0,35715	204632	-0,36262
2013	7412	324966	0,022809	320039	0,02316
2014	12887	1378095	0,009351	674851	0,019096
2015	105302	1423805	0,073958	737893	0,142706
2016	9260	1403737	0,006597	685011	0,013518
2017	6602	1730497	0,003815	925892	0,00713
2018	-46927	1863856	-0,02518	861668	-0,05446

Kaynak: www.dhtankers.com, (t.y.)

2.15. Nordic American Tanker

Nordic American Tanker, 1995 yılında Bermuda merkezli kurulmuştur. New York borsasında işlem görmektedir. Filosunda 23 adet tanker tipi gemi bulunmaktadır (<https://www.nat.bm>, 2019).

Tablo 22. Nordic American Tanker Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	44206	804628	0,05494	672105	0,065772

2008	118844	813878	0,146022	788586	0,150705
2009	1012	946578	0,001069	934084	0,001083
2010	-809	1083083	-0,00075	992955	-0,00081
2011	-72298	1125385	-0,06424	867563	-0,08333
2012	-73192	1085624	-0,06742	809383	-0,09043
2013	-105417	1136437	-0,09276	854984	-0,1233
2014	-13166	1175860	-0,0112	888911	-0,01481
2015	114627	1244626	0,092098	880721	0,130151
2016	-4456	1349904	-0,0033	871049	-0,00512
2017	-204969	1141063	-0,17963	711064	-0,28826
2018	-95306	1071111	-0,08898	602031	-0,15831

Kaynak: www.nat.bm, (t.y.)

2.16. Kirby Corporation

Kirby Corporation, 1921 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde kurulmuştur. Şirket, Amerika Birleşik Devletleri iç sularında Mississippi bağlantılı dökme sıvı yüklerden petrokimyasal, daha az rafine edilmiş uçucu olmayan petrol ve türevleriyle tarımda kullanılan kimyasal maddeleri taşımaktadır. Şirkette iç sularda kullanılan tank barçları vardır. Ayrıca kömür, şeker, gübre, tahıl ve diğer dökme yük taşımacılığı da yapmaktadır. Mississippi boyunca barç işleten en büyük yerel firmadır (<https://kirbycorp.com>, 2019).

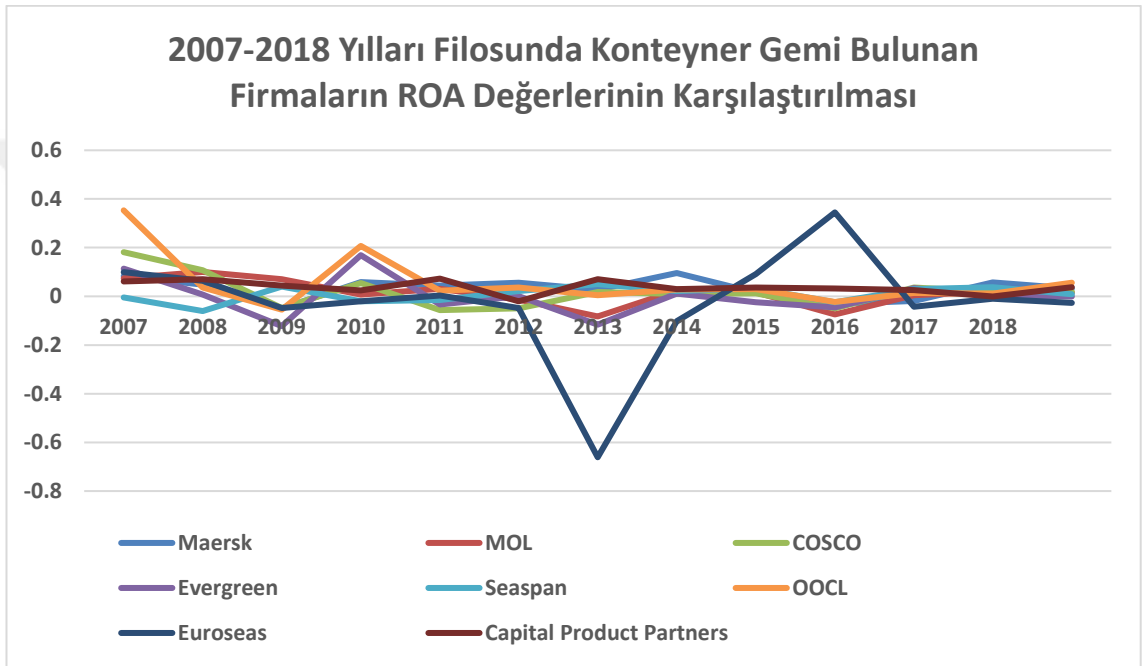
Tablo 23. Kirby Corporation Karlılık Analiz Tablosu 2007-2018

Yıl	Dönem Net Kar veya Zarar (bin dolar)	Varlık Toplamı (bin dolar)	ROA	Özkaynaklar (bin dolar)	ROE
2007	123341	1430475	0,086224	769830	0,160218
2008	157168	1526098	0,102987	893555	0,175891
2009	125941	1635963	0,076983	1056095	0,119252
2010	116249	1794937	0,064765	1159139	0,100289
2011	183026	2960411	0,061825	1454158	0,125864
2012	209438	3653128	0,057331	1707054	0,12269
2013	253061	3682517	0,06872	2022153	0,125144
2014	282006	4141909	0,068086	2264913	0,124511
2015	226684	4156266	0,05454	2279196	0,099458

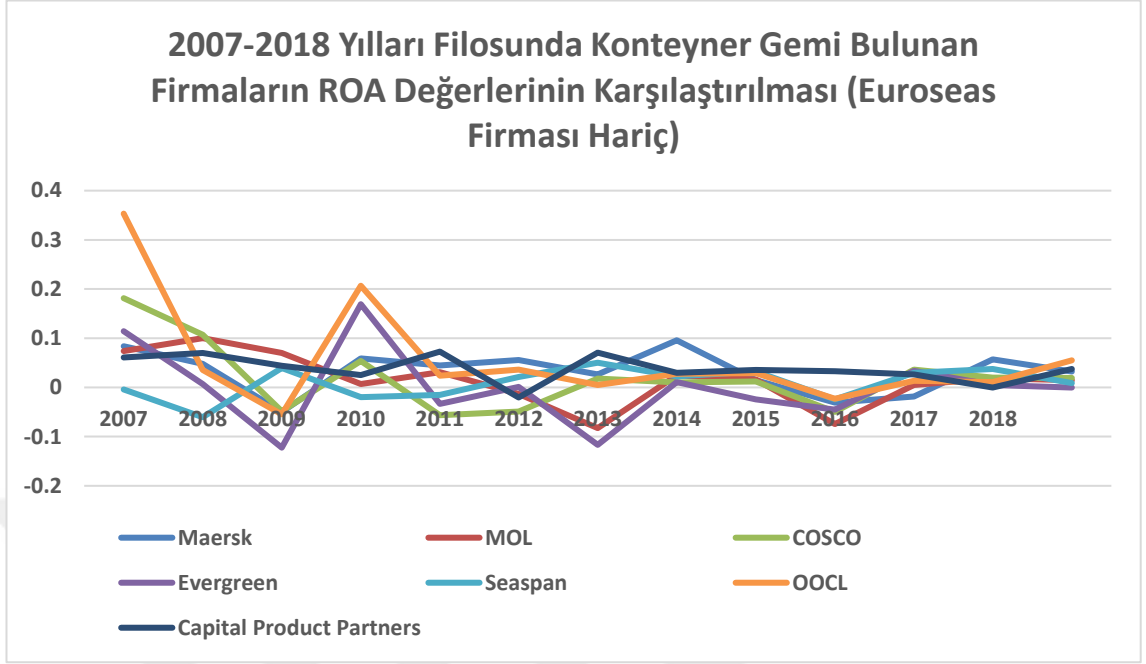
2016	141406	4289895	0,032963	2412867	0,058605
2017	313187	5127427	0,061081	3114223	0,100567
2018	78452	5871594	0,013361	3216301	0,024392

Kaynak: www.kirbycorp.com, (t.y.)

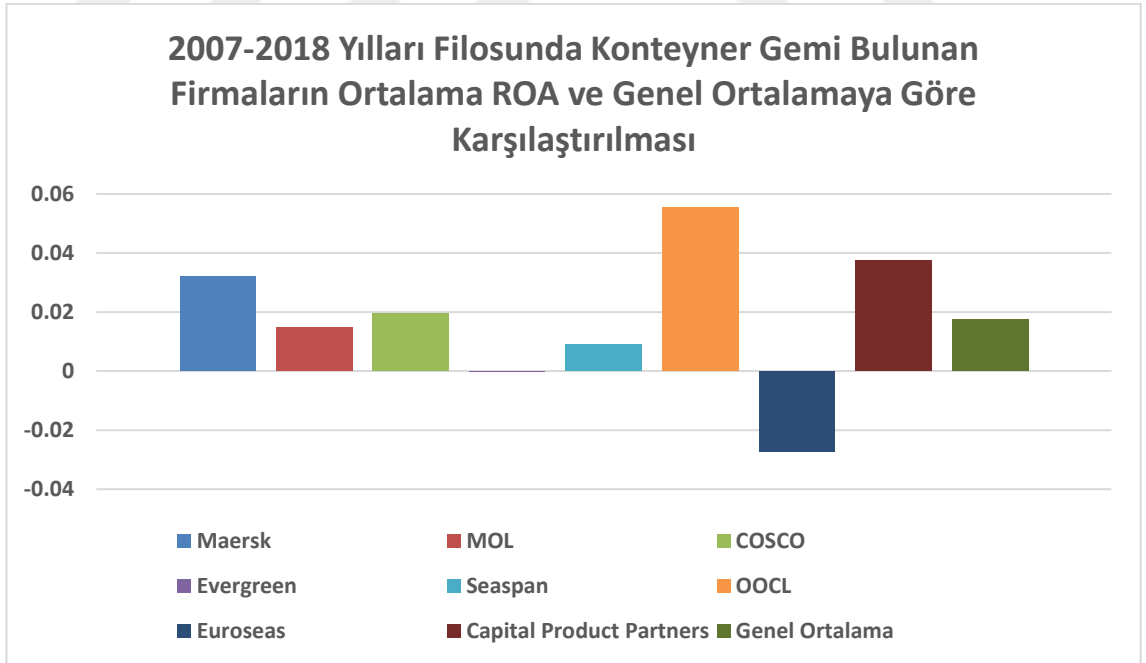
2.17. Firmaların ROA ve ROE Değerlerinin Karşılaştırılması



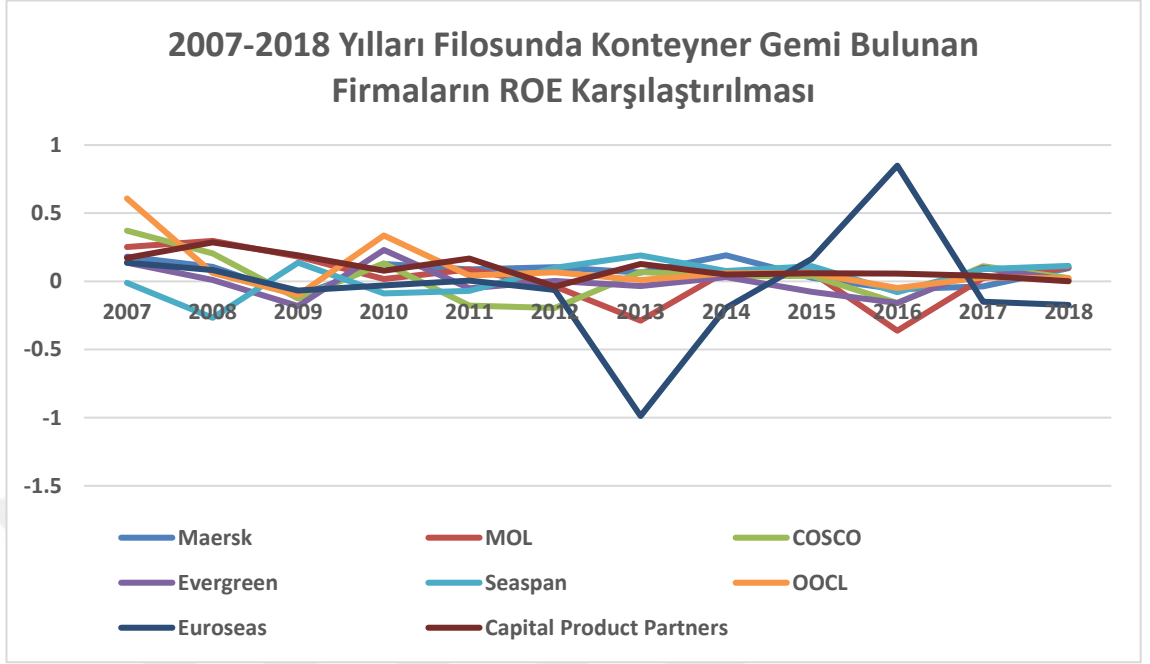
Grafik 29. 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların ROA Değerlerinin Karşılaştırılması



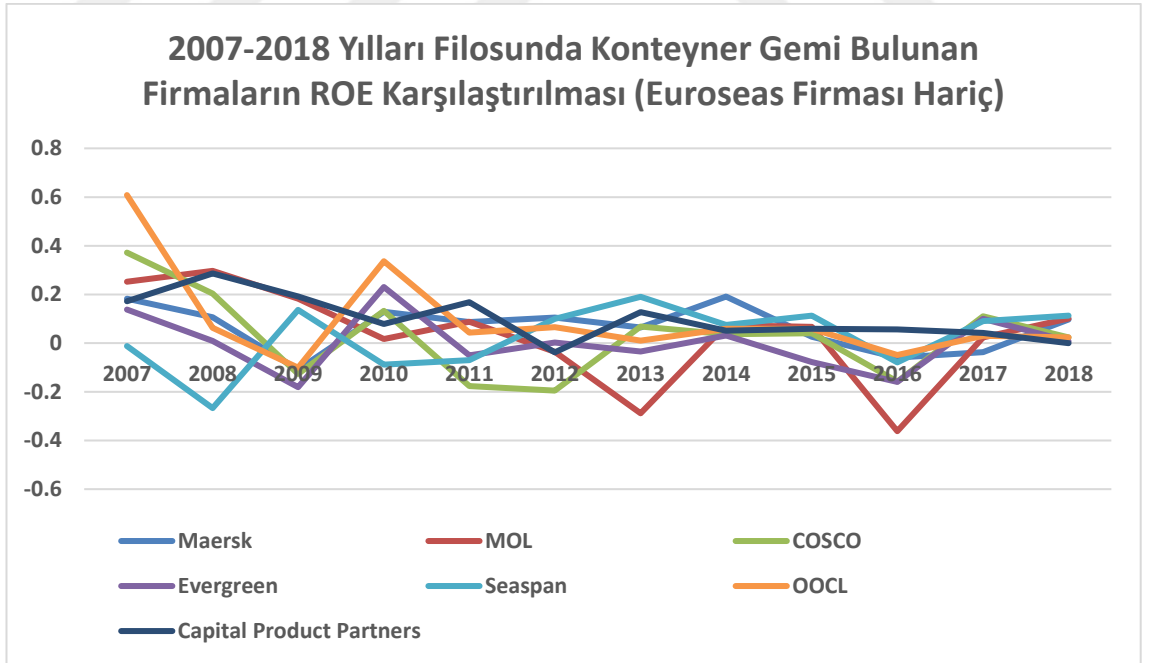
Grafik 30. 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların ROA Değerlerinin Karşılaştırılması (Euroseas Firması Hariç)



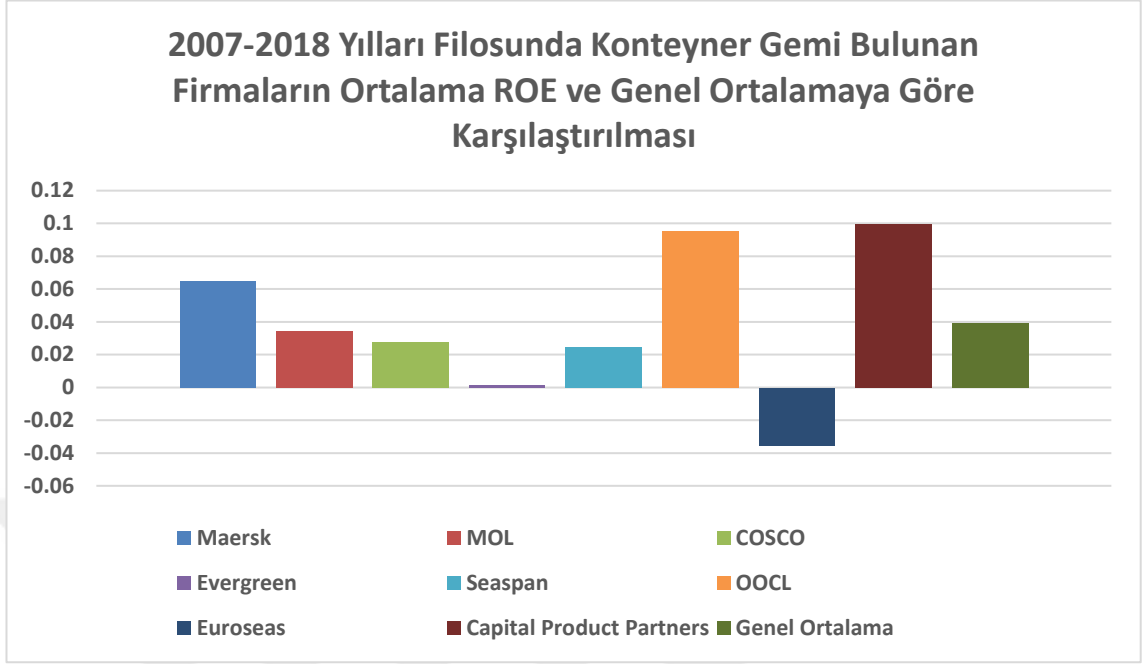
Grafik 31. 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROA ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması



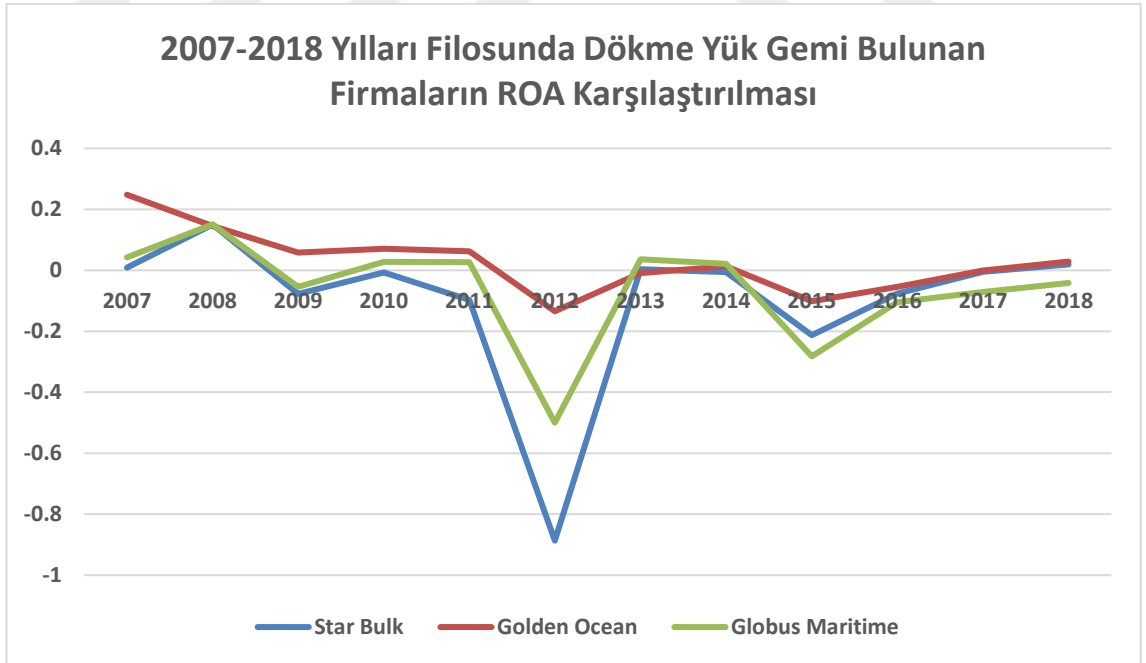
Grafik 32. 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların ROE Karşılaştırılması



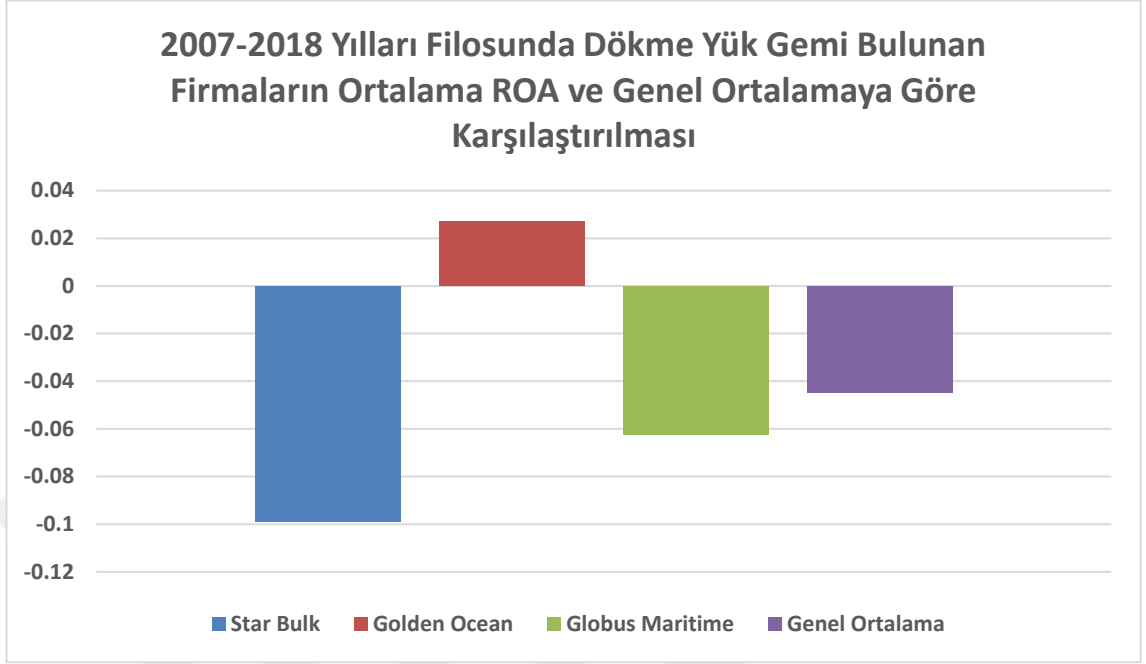
Grafik 33. 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların ROE Karşılaştırılması (Euroseas Firması Hariç)



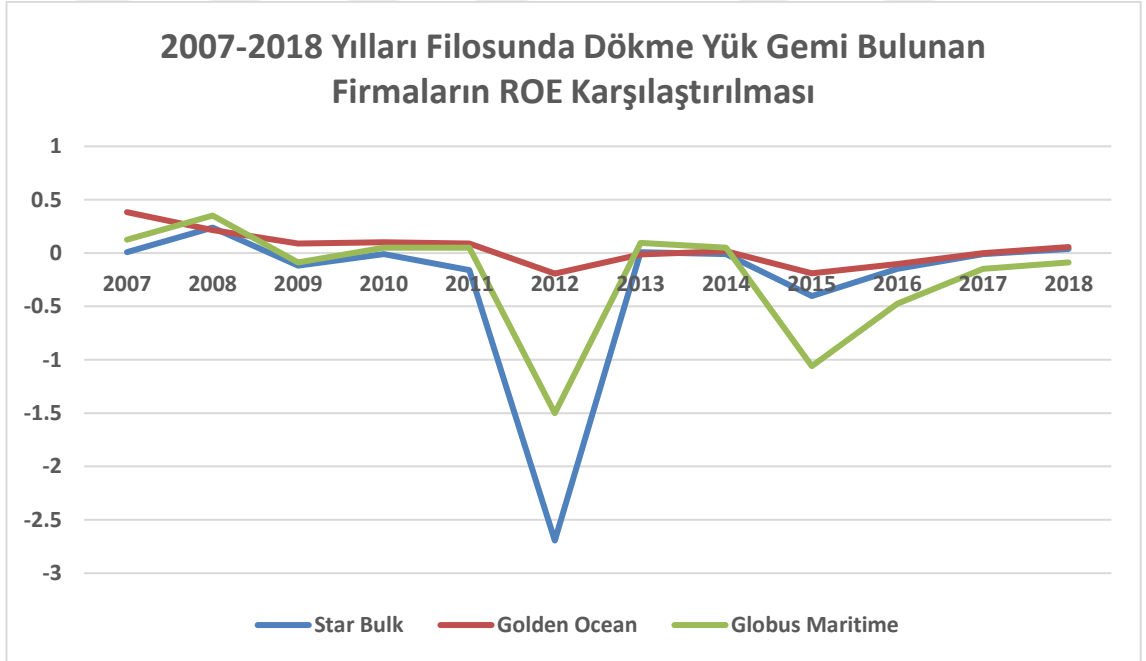
Grafik 34. 2007-2018 Yılları Filosunda Konteyner Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROE ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması



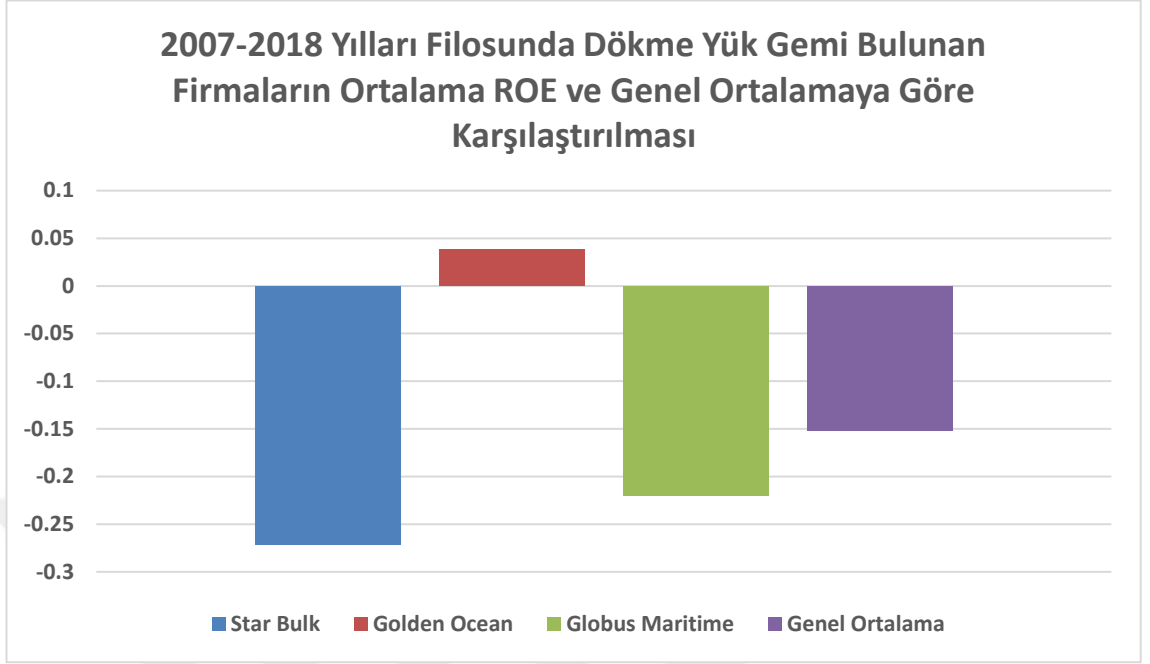
Grafik 35. 2007-2018 Yılları Filosunda Dökme Yük Gemi Bulunan Firmaların ROA Karşılaştırılması



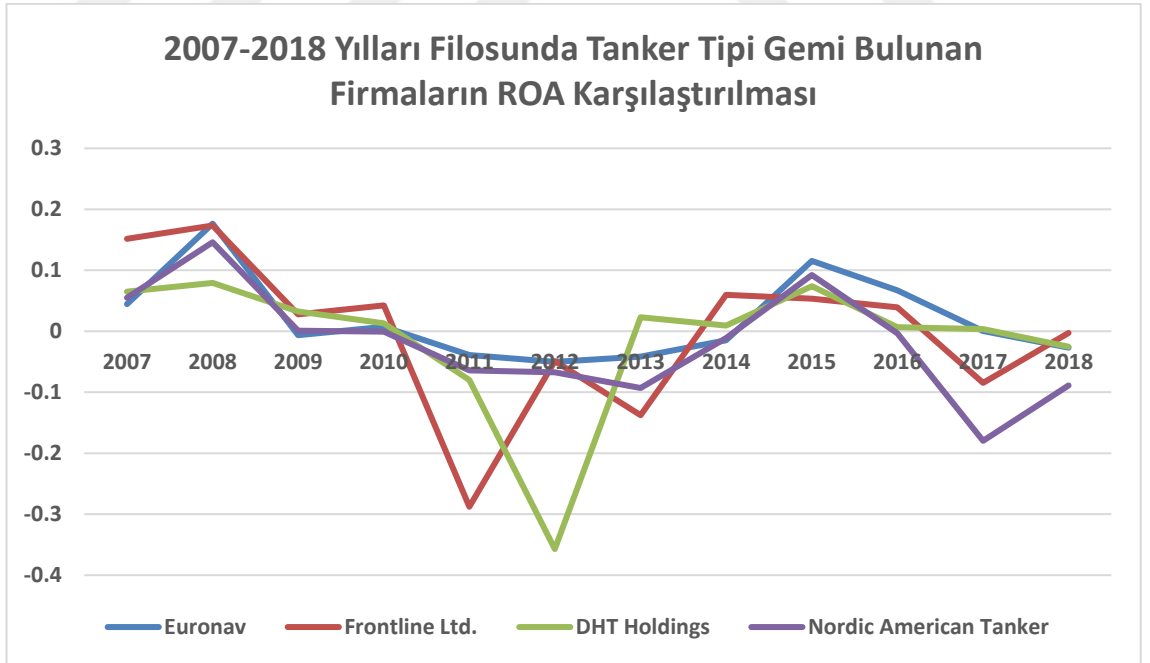
Grafik 36. 2007-2018 Yılları Filosunda Dökme Yük Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROA ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması



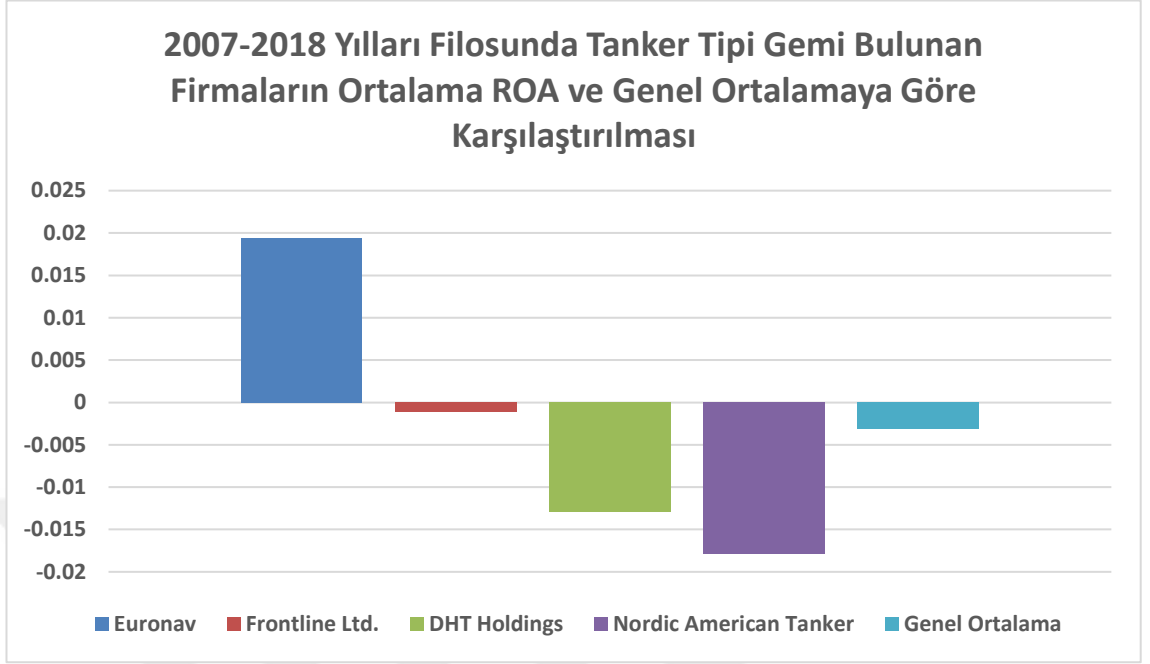
Grafik 37. 2007-2018 Yılları Filosunda Dökme Yük Gemi Bulunan Firmaların ROE Karşılaştırılması



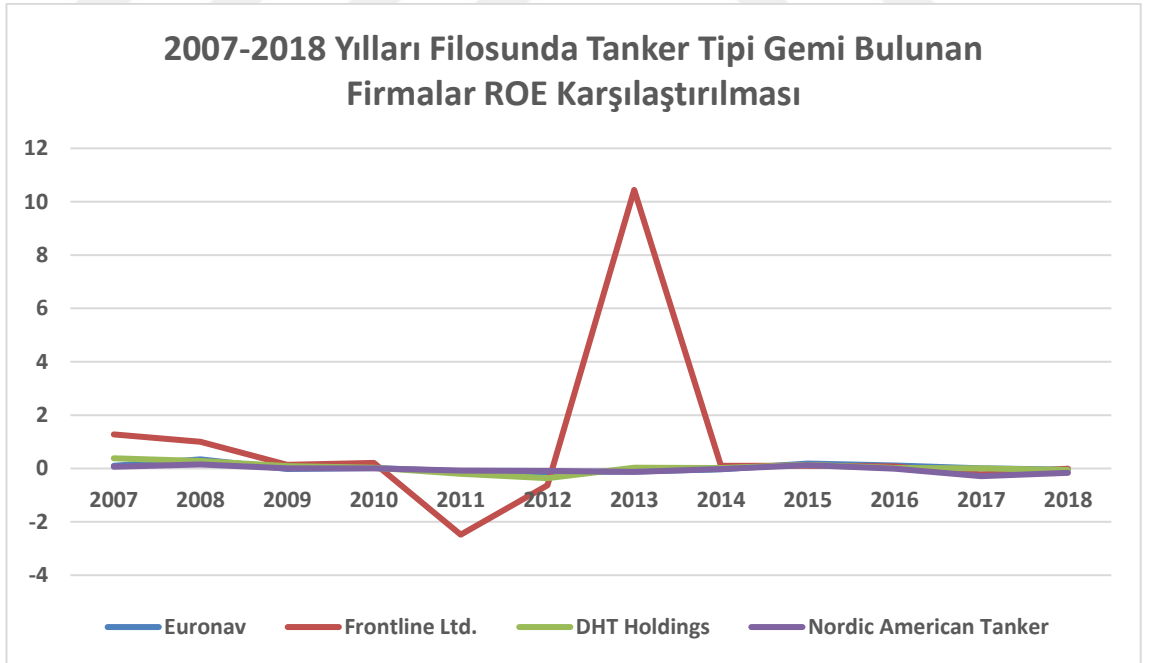
Grafik 38. 2007-2018 Yılları Filosunda Dökme Yük Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROE ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması



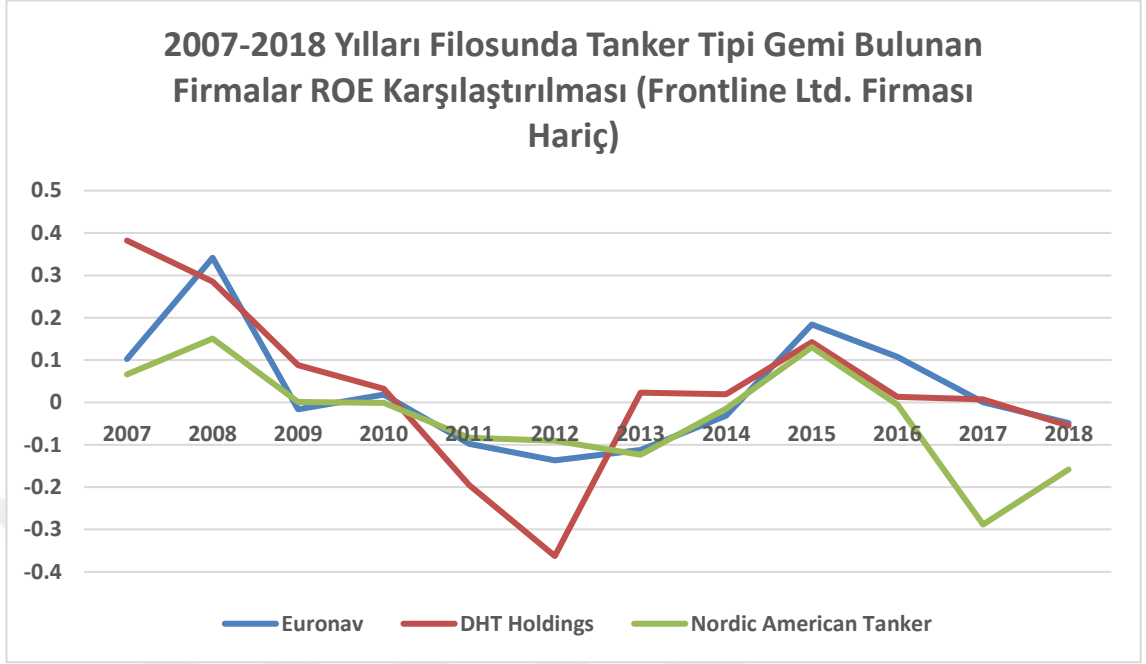
Grafik 39. 2007-2018 Yılları Filosunda Tanker Tipi Gemi Bulunan Firmaların ROA Karşılaştırılması



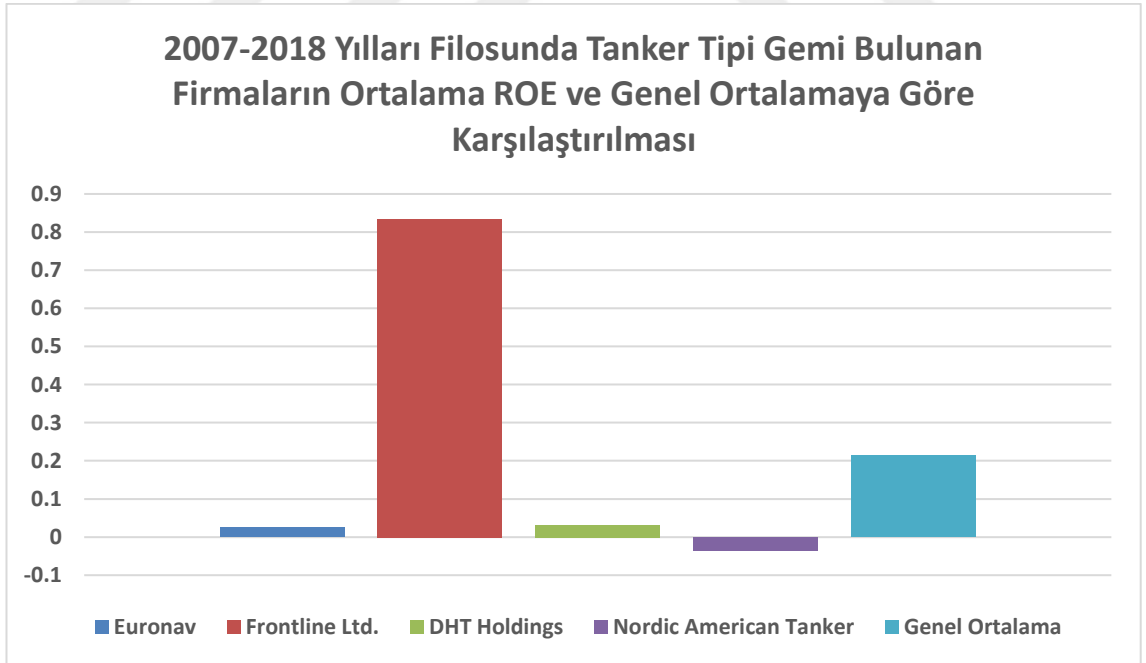
Grafik 40. 2007-2018 Yılları Filosunda Tanker Tipi Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROA ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması



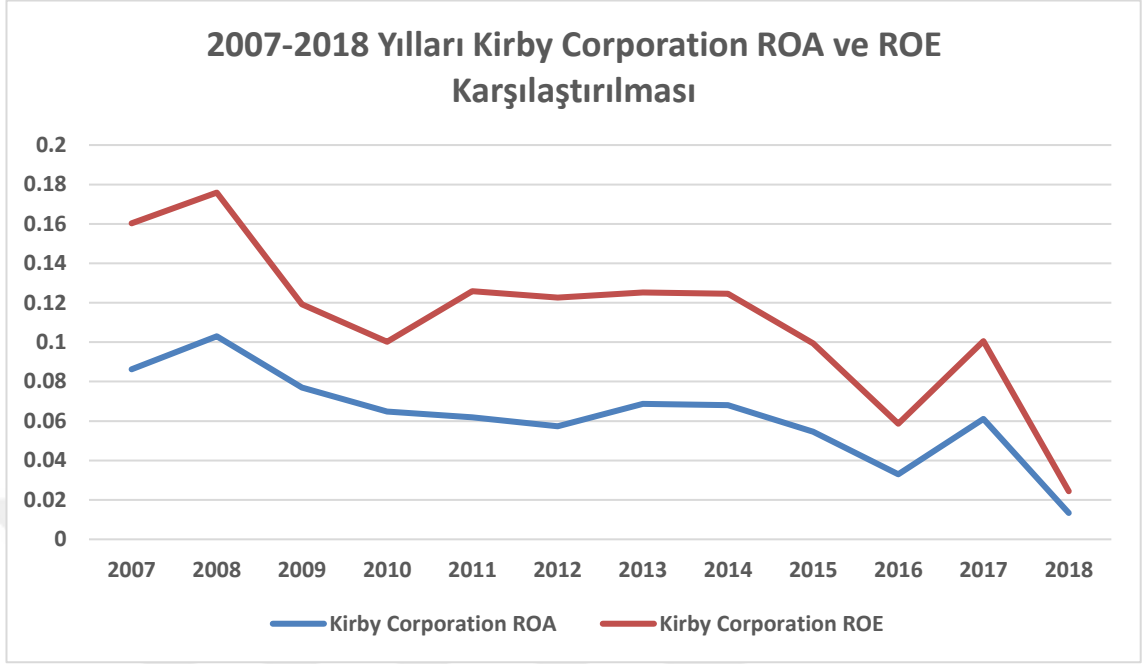
Grafik 41. 2007-2018 Yılları Filosunda Tanker Tipi Gemi Bulunan Firmalar ROE Karşılaştırılması



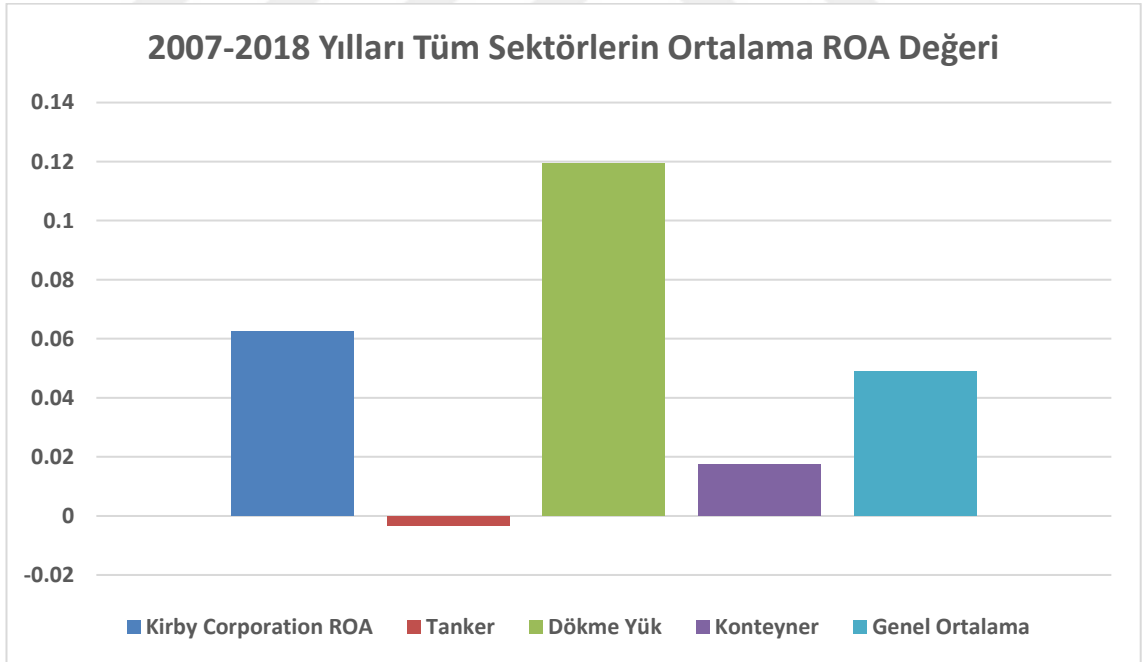
Grafik 42. 2007-2018 Yılları Filosunda Tanker Tipi Gemi Bulunan Firmalar ROE Karşılaştırılması (Frontline Ltd. Firması Hariç)



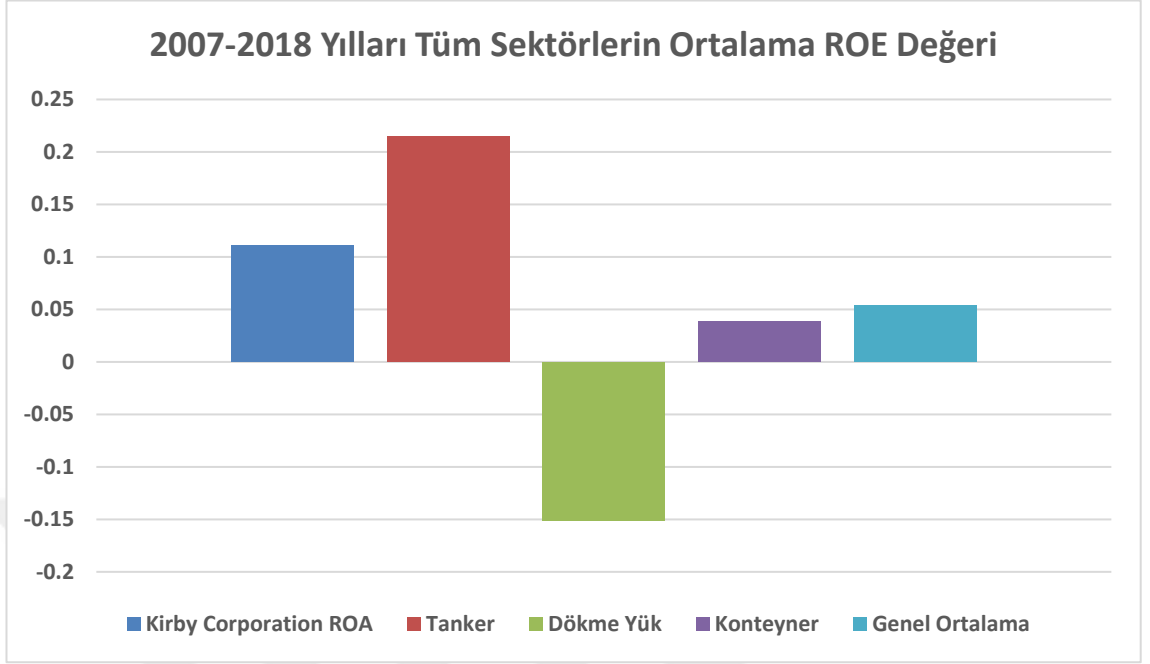
Grafik 43. 2007-2018 Yılları Filosunda Tanker Tipi Gemi Bulunan Firmaların Ortalama ROE ve Genel Ortalamaya Göre Karşılaştırılması



Grafik 44. 2007-2018 Yılları Kirby Corporation ROA ve ROE Karşılaştırılması



Grafik 45. 2007-2018 Yılları Tüm Sektörlerin Ortalama ROA Değeri



Grafik 46. 2007-2018 Yılları Tüm Sektörlerin Ortalama ROE Değeri

3. DÜNYA DENİZ TİCARETİNDE KULLANILAN ENDEKSLERİN FİRMALARIN ROA VE ROE DEĞERLERİYLE OLAN İLİŞKİSİ

Tablo 24. Endekslerle Firmaların ROA ve ROE değerleriyle olan ilişki

	İhracat	BaltıkKuruYük	Emtia	TarımSalıh ammadde	Metalfiyat	Endüstriyel fiyat	Kömürfiyat	Ham petrol fiyat	Doğalgazfiyat	Gıda fiyat	Hububatfiyat
MolROA	-.176	.647*	.050	-.229	.018	-.040	.258	.002	.393	-.109	.087
MaerskROA	.586*	.439	.593*	.458	.606*	.606*	.285	.627*	.615*	.434	.396
CoscoROA	.421	.676*	-.057	-.179	.060	.006	.009	-.028	.310	-.239	-.155
EvergreenROA	.791**	.405	-.008	-.031	.197	.152	.119	-.043	.012	-.094	-.190
SeaspanROA	-.370	-.742**	-.169	-.007	-.209	-.163	-.469	-.053	-.318	-.174	-.235
OoclROA	.619*	.410	.036	-.019	.269	.209	-.110	.022	.167	-.142	-.126
EuroseasROA	.025	.177	-.505	-.273	-.425	-.409	-.097	-.593*	-.379	-.460	-.413
CapitalProductROA	-.040	.371	.180	.188	.272	.253	.110	.116	.368	.170	.223
StarBulkROA	.085	.305	-.226	-.239	-.197	-.212	.071	-.240	-.014	-.254	-.311
GoldenOceanROA	.164	.647*	.076	-.238	.130	.048	.205	.038	.356	-.114	-.017
GlobusMaritimeROA	.151	.470	.112	-.108	.103	.059	.286	.082	.283	.041	.003
EuronavROA	-.005	.627*	-.337	-.245	-.305	-.312	-.015	-.372	.104	-.337	-.162
FrontlineROA	-.049	.556	-.404	-.581*	-.489	-.536	-.306	-.349	.083	-.566	-.383
DhtHoldingsROA	-.032	.246	-.452	-.315	-.369	-.376	-.254	-.455	-.124	-.482	-.474
NordicAmericanROA	-.068	.652*	-.073	-.179	-.093	-.126	-.081	-.101	.365	-.188	.056
KirbyROA	-.062	.679*	.347	.042	.349	.273	.127	.311	.662*	.245	.391
MaerskROE	.618*	.477	.594*	.457	.623*	.618*	.272	.625*	.633*	.435	.396
MolROE	-.095	.603*	.095	-.161	.083	.032	.276	.062	.402	-.074	.102
CoscoROE	.422	.585*	-.105	-.173	.025	-.022	-.054	-.066	.243	-.265	-.225
EvergreenROE	.809**	.374	.215	.095	.392	.341	.225	.215	.186	.119	-.013
SeaspanROE	-.357	-.776**	-.163	.016	-.195	-.147	-.519	-.047	-.331	-.165	-.228
OoclROE	.617*	.410	.043	.003	.276	.220	-.113	.032	.178	-.135	-.120
EuroseasROE	-.004	.108	-.513	-.251	-.436	-.417	-.184	-.602*	-.410	-.439	-.400
CapitalProductROE	-.209	.653*	.177	-.130	.155	.084	.274	.107	.503	.090	.283
StarBulkROE	.058	.207	-.285	-.220	-.227	-.233	-.006	-.305	-.098	-.295	-.366
GoldenOceanROE	.155	.638*	.110	-.242	.148	.062	.229	.078	.376	-.088	.010
GlobusMaritimeROE	.118	.431	.138	-.138	.112	.060	.303	.115	.281	.053	.009
EuronavROE	.017	.672*	-.355	-.303	-.325	-.341	-.002	-.390	.105	-.376	-.206
FrontlineROE	-.012	-.056	.176	.025	.118	.099	-.156	.281	.237	.119	.144
DhtHoldingsROE	-.012	.535	-.395	-.405	-.323	-.363	-.285	-.381	.093	-.526	-.390
NordicAmericanROE	-.073	.560	-.048	-.122	-.053	-.082	-.156	-.077	.346	-.157	.072
KirbyROE	-.009	.652*	.489	.248	.505	.448	.162	.455	.753**	.392	.533

Yukarıdaki tabloda çalışmada paylaşılan dünya deniz ticaretinde kullanılan 11 adet endeks ile 16 adet denizcilik firmasının ROA ve ROE değerlerinin ilişkili olup olmadığı incelenmiştir. Çıkan sonuçta şirketlerle en fazla ilişkisi olan endeksin, Baltık Kuru Yük endeksi olduğu görülmüştür.



SONUÇ

Denizyolu yük taşımacılığının, dünya ticaretinin can damarı olduğu ve ülkelerin gelişmesinde önemli rol olduğu görülmektedir. Göstergelerin ve tahminlerin çok önemli görev üstlendiği bu piyasa ile ilgili bu çalışmada veri paylaşımı yapılmış olup yük taşımacılığı sektöründeki ana bileşenlerle ilgili dönemsel sonuçlar açıklanmıştır.

Yapısında bu kadar fazla değişken barındıran, ulusal veya uluslararası koşullarda yapıldığı bilinen faaliyetin, dış etmenlerden kolaylıkla etkileneceği kolayca tahmin edilebilir. Dünya üzerindeki ticaretin, geçmişe de bakıldığında aynı seviyelerde veya sabit hızla ilerlemediği görülmektedir. 2007 yılı ortalarında başlayan küresel kriz, denizyolu yük taşımacılığı sektörünü de kaçınılmaz bir şekilde derinden etkilemiştir. Kriz öncesinde piyasalarda devam eden aşırı iyimser hava, tecrübeli ve tecrübesiz yatırımcıları hazırlıksız yakalamıştır. İyimserliğe güvenerek gemi piyasası daha fazla yatırım çekmiştir. Kriz patlak vermeden tersanelere verilen gemi siparişlerinin sayısı o kadar fazlaydı ki kriz döneminin başlamasından sonra en az iki üç yıl daha sipariş teslimleri devam etmiştir. Bazı gemi sahipleri veya yatırımcılar, kriz koşullarında gemilerine yük bulamayıp işletememe endişesinden, siparişlerini verilen kaporalara rağmen iptal etmişlerdir. Siparişlerini teslim alan gemi sahipleri ise gemilerine yük bulamamış ve milyonlarca para ödeyip yaptığı yatırımı boş şekilde bekletmek zorunda kalmıştır. Denizyolu taşımacılığında yer alan farklı yükler üzerine uzmanlaşmış filolara sahip firmaların hepsi krizden bir şekilde etkilenmiştir. Bazı güçlü firmalar en az kayıpla atlatmayı bilse de bazı firmalar iflas edip piyasadan çekilmek zorunda kalmıştır. Firmaların filo genişletme planlaması yaparken navlun piyasasının değişebileceğini göz önünde bulundurması ve kapasite fazlasına ulaşılmamasına özen göstermeleri gerekmektedir.

Bu çalışmada incelenen 16 firma, farklı yük sınıflarında taşımacılık faaliyeti yapmaktadır. Firmaların hissedarlarıyla paylaşmak zorunda olduğu yıllık faaliyet raporlarındaki tablolar incelenmiştir. 2007 ve 2018 yılları arasındaki verilere bakıldığında bir firma hariç bütün firmalar bazı yıllarda zarar açıklamıştır. Bu firma incelendiğinde

uluslararası sefer yapmadığı ve gemilere yakıt tedarik ettiği görülmüştür. Yani limana uğrayan veya seferde olan gemilere uygun yer ve şartlarda yakıt satmaktadır. En fazla kar ve zarar eden firmalara bakıldığında ise filosunda yüzlerce gemi bulunduran dev konteyner firmaları olduğu saptanmıştır. Bu zaman diliminde en fazla kar eden firma 2012 yılında Maersk'tir. En fazla zarar eden firma ise 2009 yılında 9,8 milyar dolar ile Evergreen olmuştur. Filosu çok büyük olan firmaların karlarının ve zararlarının da o denli büyük olduğu tespit edilmiştir.

Varlıkların karlılık oranı incelendiğinde en iyi değer 2016 yılında 0,34 ile Euroseas firmasına, en kötü değer ise 2012 yılında -0,88 ile Star Bulk firmasına ait olduğu görülmüştür. Öz kaynakların karlılık oranına bakıldığında en iyi değer 2013 yılında 10,44 ile Frontline Ltd.'ye, en kötü değer ise -2,69 ile 2012 yılında Star Bulk firmasındadır.

Firmaların ROA ve ROE değerleri karşılaştırıldığında filosunda konteyner gemisi bulunan firmalar arasında en büyük ve en düşük değer Euroseas firmasına ait olduğu görülmüştür. 8 firmanın ortalama ROA değeri hesaplandığında ortalamanın üstünde kalan firmalar sırasıyla OOCL, Capital Product Partners , Maersk ve COSCO olmuştur. Ortalama ROE değerleri incelendiğinde ise ortalamanın üstünde değere sahip firmalar sırasıyla Capital Product Partners, OOCL ve Maersk'tir. Filosunda dökme yük gemi bulunan 3 firma arasında ise en büyük ve en düşük ROA değerinin Star Bulk firmasına ait olduğu tespit edilmiştir. Ortalama ROA ve ROE değerleri incelendiğinde ise ortalamanın üstünde değere sahip olan firma Golden Ocean'dır. Filosunda tanker tipi gemi bulunan 4 firmanın ROA ve ROE değerleri karşılaştırıldığında en düşük ROA değerinin DHT Holdings'e, en büyük ROA değerinin Euronav firmasına, en büyük ve en küçük ROE değerine Frontline Ltd.'ye ait olduğu bulunmuştur. Ortalama ROA değeri için ortalamanın üstünde olan firmanın Euronav olduğu, ortalama ROE değeri içinse Frontline Ltd.'dir. Kirby Corporation firmasının ise her zaman artı değere sahip olduğu tespit edilmiştir. Tüm sektörler kıyaslandığında ortalama ROA değerinin dökme yük tipi gemisi olan firmalarda en fazla olduğu, en az değer ise filosunda tanker tipi gemi bulunan firmalarda olduğu görülmüştür. Aynı kıyaslamayı ortalama ROE değerleri

üzerinden yaptığımızda ise en büyük değerin filosunda tanker tipi gemi olan firmalarda olduğu, en düşük değerin ise dökme tipi gemi işleten firmalara ait olduğu bulunmuştur.



KAYNAKÇA

- BRANCH, A. (1997). *Maritime economics 2e*. Routledge, s.4
- BP, (2019), *Stats Review “Çevrimiçi”* <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf> Erişim tarihi 27/03/2019
- BRS, (2018), “Çevrimiçi” https://www.brsbrokers.com/assets/review_splits/BRS-Review2018-01-Shipbuilding.pdf Erişim tarihi 18/08/2018
- Capital Product Partners, (2019), “Çevrimiçi” <http://www.capitalpplp.com/about-us> Erişim tarihi 07/04/2019
- Capital Product Partners Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” <http://ir.capitalpplp.com/annual-reports> Erişim tarihi 07/04/2019
- CHISTÈ, C., & VAN VUUREN, G. (2014). Investigating the cyclical behaviour of the dry bulk shipping market. *Maritime Policy & Management*, 41(1), ss.1-19.
- CLAESSENS, S., KOSE, M. A., & TERRONES, M. E. (2008). What happens during recessions, crunches and busts?. *Economic Policy*, 24(60), ss.653-700.
- CLAESSENS, S., KOSE, M. A., & TERRONES, M. E. (2009). What happens during recessions, crunches and busts?. *Economic Policy*, 24(60), ss.653-700.
- CNBC, (t.y.) “Çevrimiçi” <https://www.cnbc.com/quotes/?symbol=.BADI> Erişim tarihi 25/04/2018
- Cosco Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” <http://www.coscointl.com/investors/financial-reports/> Erişim tarihi 06/04/2019
- Cosco Shipping, (2019), “Çevrimiçi” <http://lines.coscoshipping.com/home/About/about/Profile> Erişim tarihi 06/04/2019
- Danish, (2007), *Danish Ship Finance Shipping Market Review-2nd half april*, s.10
- Danish, (2010), *Danish Ship Finance Shipping Market Review-May 2010*, s.14
- Danish, (2011), *Danish Ship Finance Shipping Market Review-May 2011*, ss.14,23
- Danish, (2012), *Danish Ship Finance Shipping Market Review-March 2012*, ss.13,22-23
- Danish, (2013), *Danish Ship Finance Shipping Market Review-April 2013*, ss.18,25
- Danish, (2014), *Danish Ship Finance Shipping Market Review-May 2014*, ss.21,28
- Danish, (2015), *Danish Ship Finance Shipping Market Review-May 2015*, ss.36,60

Danish, (2016), Danish Ship Finance Shipping Market Review-May 2016, ss.45,70

Danish, (2017), Danish Ship Finance Shipping Market Review-May 2017, ss.31,57

DE MONIE, G., RODRIGUE, J. P., & NOTTEBOOM, T. (2009, June). Economic cycles in maritime shipping and ports: The path to the crisis of 2008. In International Workshop on Integrating Maritime Transport in Value Chains, Montreal (ss. 9-12).

DHT Holdings, (2019), “Çevrimiçi” http://www.dhtankers.com/index.php?name=About_DHT%2FCorporate_Profile.html Erişim tarihi 09/04/2019

DHT Holdings, (2019), “Çevrimiçi” http://www.dhtankers.com/index.php?name=About_DHT%2FFleet.html Erişim tarihi 09/04/2019

DHT Holdings Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” http://www.dhtankers.com/index.php?name=Investor_Relations%2FFinancial_Reports.html Erişim tarihi 09/04/2019

Ekodialog, (t.y.) “Çevrimiçi” <https://www.ekodialog.com/Konular/etkinlik-olcme-yontemleri> Erişim tarihi 28/04/2019

EMSA, (t.y.) “Çevrimiçi” <http://www.emsa.europa.eu/damage-stability-study/77/472> Erişim tarihi 27/06/2018

Euronav, (2019) “Çevrimiçi” <https://www.euronav.com/about-euronav/history/> Erişim tarihi 12/04/2019

Euronav Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” <https://www.euronav.com/investors/company-news-reports/annual-reports/2018/> Erişim tarihi 12/04/2019

Evergreen Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” https://www.evergreen-marine.com/tbfl/jsp/TBF1_FinancialReports.jsp/ Erişim tarihi 07/04/2019

Evergreen-Line, (2019), “Çevrimiçi” <https://www.evergreen-line.com/static/jsp/vessel.jsp> Erişim tarihi 07/04/2019

Euroseas, (2019) “Çevrimiçi” <http://www.euroseas.gr/#> Erişim tarihi 12/04/2019

Euroseas, (2019) “Çevrimiçi” <http://www.euroseas.gr/fleet/fleet-employment.html> Erişim tarihi 12/04/2019

Euroseas Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” <http://www.euroseas.gr/investor-relations/reports.html> Erişim tarihi 12/04/2019

- FARTHING, B., & BROWNRIGG, M. (1997). Farthing on international shipping. London: LLP.
- FAO, (t.y.) “Çevrimiçi”
http://www.fao.org/fileadmin/templates/worldfood/Reports_and_docs/Food_price_indices_data.xls Erişim tarihi 17/06/2018
- FLOERL, O., & COUTTS, A. (2009). Potential ramifications of the global economic crisis on human-mediated dispersal of marine non-indigenous species. *Marine Pollution Bulletin*, 58(11), ss.1595-1598.
- Frontline Ltd., (2019) “Çevrimiçi” <https://www.frontline.bm/history/> Erişim tarihi 15/04/2019
- Frontline Ltd. Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi”
<https://www.frontline.bm/category/annual-reports/> Erişim tarihi 15/04/2019
- GİSBİR (2013) Sektör Raporu, “Çevrimiçi”
<http://www.gisbir.com/content/uploads/kurumsal/dosya/2013%20SEKTOR%20RAPORU.pdf> Erişim tarihi 12/04/2018
- Golden Ocean, (2019) “Çevrimiçi” <https://www.goldenocean.bm/company-introduction/> Erişim tarihi 17/04/2019
- Golden Ocean Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi”
<https://www.goldenocean.bm/category/annual-reports/> 17/04/2019
- Globus Maritime Ltd., (2019) “Çevrimiçi” <http://www.globusmaritime.gr/home.html> Erişim tarihi 17/04/2019
- Globus Maritime Ltd. Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi”
<http://www.globusmaritime.gr/reports.html> Erişim tarihi 17/04/2019
- HMS, (t.y.) World Coal Trade “Çevrimiçi” <http://hms-ag.com/energy-coal-market-2/world-coal-trade/> Erişim tarihi 27/05/2018
- Hoffmann, J. (2009). Shipping out of the economic crisis. *Brown J. World Aff.*, 16, ss.121-130.
- ICS, (t.y.) “Çevrimiçi” <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade> Erişim tarihi 12/04/2018
- İktisat Sözlüğü (2018) “Çevrimiçi” <https://www.iktisatsozlugu.com/nedir-1339-miktar-indeksleri> Erişim tarihi 15/04/2018

- Investopedia, (t.y.) “Çevrimiçi”
<https://www.investopedia.com/terms/p/profitabilityratios.asp> Erişim tarihi
09/02/2019
- Investopedia, (t.y.) “Çevrimiçi”
<https://www.investopedia.com/terms/c/commodityindices.asp> Erişim tarihi
13/05/2018
- IMF, (t.y.) “Çevrimiçi” <https://data.imf.org/?sk=471DDDF8-D8A7-499A-81BA-5B332C01F8B9> Erişim tarihi 13/05/2018
- IMF, (t.y.) “Çevrimiçi” https://www.imf.org/external/np/res/commod/External_Data.xls
Erişim tarihi 13/05/2018
- ISL, (2017), isl shipping statistics and market review vol.61 no.4
- KALGORA, B., & CHRISTIAN, T. M. (2016). The financial and economic crisis, its impacts on the shipping industry, lessons to learn: the container-ships market analysis. *Open Journal of Social Sciences*, 4(01), s.38.
- KARCIOĞLU, R. (2000). Stratejik maliyet yönetimi: Maliyet ve yönetim muhasebesinde yeni yaklaşımlar. Aktif Yayınevi, s.2
- KAYGUSUZ, S. (2018). Mali Tablolar Analizi Excel Uygulamalı, ss.91-110
- KENDALL, L. C. (1986). The business of shipping. In *The business of shipping* (pp. 482-488). Springer, Dordrecht. s.12
- Kirby Corporation, (2019) “Çevrimiçi” <https://kirbycorp.com/about/history/> Erişim tarihi
20/04/2019
- Kirby Corporation Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi”
<https://investors.kirbycorp.com/financial-information/annual-reports/> Erişim tarihi
20/04/2019
- Kitco (2016), “Çevrimiçi” <https://www.kitco.com/commentaries/2016-12-21/The-14-Year-Record-of-the-Baltic-Dry-Index.html> Erişim tarihi 25/04/2018
- KOCA, Y. N. (2018) “The Effects of the 2008 Global Crisis on the Turkish Maritime Sector :Determinations and Considerations”, *Global Economy, Economic Crisis & Recessions*, Der.: Stavros Mavroudeas, London, IJOPEC, s.83.
- Lorencetral (2018), “Çevrimiçi” <https://www.lorencetral.org/2018/02/advantages-and-disadvantages-of-water-transport.html> Erişim tarihi 12/04/2018

- LUN, Y. H. V., LAI, K. H., Ng, C. T., WONG, C. W., & CHENG, T. E. (2011). Research in shipping and transport logistics. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 3(1), ss. 1-5, 2-3, 5, 7-8.
- Macrotrends, (t.y.) “Çevrimiçi” <https://www.macrotrends.net/1369/crude-oil-price-history-chart> Erişim tarihi 06/06/2018
- Maersk Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” <https://investor.maersk.com/financial-reports> Erişim tarihi 06/04/2019
- MELVIN, M., & TAYLOR, M. P. (2009). The global financial crisis: Causes, threats and opportunities. Introduction and overview. *Journal of International Money and Finance*, 28(8), ss.1243-1245.
- MEENAKSI, B. (2009). The impacts of the global crisis 2008-2009 on shipping markets: a review of key factors guiding investment decisions in ships.
- MOL, (2019), “Çevrimiçi” <https://www.mol.co.jp/en/corporate/profile/index.html> Erişim tarihi 07/04/2019
- MOL Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” <https://www.mol.co.jp/en/ir/data/annual/index.html> Erişim tarihi 07/04/2019
- Morethanshipping (t.y.), “Çevrimiçi” <https://www.morethanshipping.com/reason-financial-distress-shipping-industry/> Erişim tarihi 15/01/2019
- NOTTEBOOM, T. (2002). The interdependence between liner shipping networks and intermodal networks. In IAME 2002, International Association of Maritime Economists Annual Conference 2002: conference proceedings, Panama City, 2002.
- Nordic American Tankers, (2019), “Çevrimiçi” <https://www.nat.bm/fleet/> Erişim tarihi 20/04/2019
- Nordic American Tankers, (2019), “Çevrimiçi” <https://www.nat.bm/about-nat/overview/> Erişim tarihi 20/04/2019
- Nordic American Tankers Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” <https://www.nat.bm/category/reports/annual-reports/> Erişim tarihi 20/04/2019
- Notteboom, T., Rodrigue, J. P., & De Monie, G. (2010). The organizational and geographical ramifications of the 2008-09 financial crisis on the maritime shipping and port industries. *Integrating Seaports and Trade Corridors*, ss.31-46.

- OECD (2003) Sözlük, “Çevrimiçi” <https://stats.oecd.org/glossary/> Erişim tarihi 12/04/2018
- OOCL, (2019), “Çevrimiçi” <https://www.oocl.com/eng/aboutoocl/companyprofile/ooclhistory/Pages/default.aspx> Erişim tarihi 20/04/2019
- OOCL, (2019), “Çevrimiçi” <https://www.oocl.com/eng/ourservices/vessels/Pages/default.aspx> Erişim tarihi 20/04/2019
- OOCL Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” <https://www.oocl.com/eng/pressandmedia/ooclannualandinterimreports/Pages/default.aspx> Erişim tarihi 20/04/2019
- Opensea (2018), “Çevrimiçi” <https://opensea.pro/blog/minor-dry-bulk-commodities> Erişim tarihi 15/04/2018
- Opensea (2018), “Çevrimiçi” <https://opensea.pro/blog/shipping-grains> Erişim tarihi 19/06/2018
- Privatization (2016), “Çevrimiçi” <http://privatization-ozellestirme.blogspot.com/2016/08/etkinlik-olcme-yontemleri> Erişim Tarihi 28/04/2019
- Sambracos, E., & Maniati, M. (2015). Analysis of Financial Crisis Results on Dry Bulk Market & Financing.
- Seaspan, (2019), “Çevrimiçi” <https://www.seaspancorp.com/company/> Erişim tarihi 27/04/2019
- Seaspan Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” <https://www.seaspancorp.com/ir-dashboard/financial-information/annual-reports/> Erişim tarihi 27/04/2019
- Shipbuilding, (t.y.) “Çevrimiçi” <http://www.shipbuildinghistory.com/statistics/world.htm> Erişim tarihi 05/09/2018
- SPRING, L. (2000). The Cost of Nontariff Barriers to Trade in Shipping, Constantino Stylianos Halkias Substantial Research Paper s.5.
- Starbulk, (2019), “Çevrimiçi” <https://www.starbulk.com/gr/en/fleet-details/> Erişim tarihi 29/04/2019
- Starbulk, (2019), “Çevrimiçi” <https://www.starbulk.com/gr/en/who-we-are/> Erişim tarihi 29/04/2019
- Starbulk Annual Reports (2007-2018), “Çevrimiçi” <https://www.starbulk.com/gr/en/annual-reports/> Erişim tarihi 29/04/2019

- STOPFORD, M. (2009). Maritime economics 3e. Routledge ss. 3-4,7, 8,93-99,136, 151-160, 217, 219, 220, 269.
- TAŞDEMİR, A. (2013) “Ekonomik Krizin Türkiye’de İstihdama Etkilerinin Sektörel Bazda Ampirik Mode İle Analizi”, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, S.B.E. İstanbul
- TOBB (2018), “Çevrimiçi” http://gen.tobb.org.tr/ggnot/images/metaveri/7_ME717.pdf
Erişim tarihi 15/04/2018
- Transportgeography (t.y.) “Çevrimiçi” https://transportgeography.org/?page_id=2078
Erişim tarihi 04/05/2018
- UNCTAD (2001), Review of Maritime Transport 2001 ss.19,35
- UNCTAD (2002), Review of Maritime Transport 2002 ss.18-19,36
- UNCTAD (2003), Review of Maritime Transport 2003 ss.19,40
- UNCTAD (2004), Review of Maritime Transport 2004 ss.19,40
- UNCTAD (2005), Review of Maritime Transport 2005 ss.19,40
- UNCTAD (2006), Review of Maritime Transport 2006 s.37
- UNCTAD (2007), Review of Maritime Transport 2007 ss.5,42
- UNCTAD (2008), Review of Maritime Transport 2008, ss.32,48-49
- UNCTAD (2009), Review of Maritime Transport 2009, ss.57-63
- UNCTAD (2010), Review of Maritime Transport 2010, ss.42-50
- UNCTAD (2011), Review of Maritime Transport 2011, s.51
- UNCTAD (2012), Review of Maritime Transport 2012, s.48
- UNCTAD (2013), Review of Maritime Transport 2013, s.35
- UNCTAD (2014), Review of Maritime Transport 2014, s.46
- UNCTAD (2015), Review of Maritime Transport 2015, s.43 Çevrimiçi”
https://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2015ch3_en.pdf Erişim tarihi
12/04/2018
- UNCTAD (2016), Review of Maritime Transport 2016, s.47
- UNCTAD (2017), Review of Maritime Transport 2017, ss.23,24,28,30,30-32,34
- UNCTAD (2018), ss.7,8,9,37 50 Years of Review of Maritime Transport, Çevrimiçi”
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl2018d1_en.pdf Erişim tarihi
15/04/2018

UNCTAD (2018), “Çevrimiçi” https://unctad.org/Sections/ditc_commb/docs/suc2016_IronOre_Flyer_en.pdf Erişim tarihi 15/05/2018

UNCTAD (2018), “Çevrimiçi” <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx> Erişim tarihi 05/05/2018

Yearbook, (2018) “Çevrimiçi” <https://yearbook.enerdata.net/coal-lignite/coal-production-data.html> Erişim tarihi 26/05/2018

Yearbook, (2018) “Çevrimiçi” <https://yearbook.enerdata.net/coal-lignite/coal-world-consumption-data.html> Erişim tarihi 26/05/2018

Yearbook, (2018) “Çevrimiçi” <https://yearbook.enerdata.net/oil-products/world-oil-domestic-consumption-statistics.html> Erişim tarihi 26/05/2018

Yearbook, (2018) “Çevrimiçi” (<https://yearbook.enerdata.net/natural-gas/gas-consumption-data.html>) Erişim tarihi 08/06/2018

Yearbook, (2018) “Çevrimiçi” (<https://yearbook.enerdata.net/natural-gas/world-natural-gas-production-statistics.html>) Erişim tarihi 08/06/2018

Yearbook, (2018) “Çevrimiçi” <https://yearbook.enerdata.net/crude-oil/world-production-statistics.html> Erişim tarihi 02/06/2018

Wikipedia, (2019), “Çevrimiçi” <https://en.wikipedia.org/wiki/COSCO> Erişim tarihi 06/04/2019

Wikipedia, (2019), “Çevrimiçi” https://en.wikipedia.org/wiki/Evergreen_Marine Erişim tarihi 07/04/2019

Wikipedia, (2019), “Çevrimiçi” https://en.wikipedia.org/wiki/Maersk_Line Erişim tarihi 06/04/2019

Wikipedia, (2019), “Çevrimiçi” https://en.wikipedia.org/wiki/Mitsui_O.S.K._Lines Erişim tarihi 07/04/2019

World Bank (2008), “Çevrimiçi” <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2008/06/16/landlocked-countries-higher-transport-costs-delays-less-trade> Erişim tarihi 12/04/2018

Worldcoal, 2018, <https://www.worldcoal.org/coal/coal-market-pricing> Erişim tarihi 26/05/2018

Worldcoal, 2018, [https://www.worldcoal.org/file_validate.php?file=coal_resource_overview_of_coal_report\(03_06_2009\).pdf](https://www.worldcoal.org/file_validate.php?file=coal_resource_overview_of_coal_report(03_06_2009).pdf) Erişim tarihi 29/05/2018

Wright, G. (2003). Asset revaluation and company rates of return in the shipping industry. *International Journal of Transport Economics/Rivista internazionale di economia dei trasporti*, 327-334.

WTO (2018), “Çevrimiçi” <http://data.wto.org/> Erişim tarihi 25/04/2018



ÖZGEÇMİŞ

18 Aralık 1986 tarihinde Bursa'da dünyaya geldi. İlk öğrenimini Ankara'da, orta ve lise öğrenimini Bursa'da tamamladı. 2005 yılında girdiği Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden 2010 yılında mezun oldu. Evlidir.

