

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA TANKER PİYASASI
ANALİZİ VE EKONOMİK KRİZ DÖNEMLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Serap ALBAYRAK
Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı

Danışman
Yard. Doç. Dr. Birsen KOLDEMİR

Aralık, 2016

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

Serap ALBAYRAK tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞINDA TANKER PİYASASI ANALİZİ VE EKONOMİK KRİZ DÖNEMLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ” başlıklı tez DENİZ İŞLETMECİLİĞİ Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı
Yard. Doç. Dr. Birsen KOLDEMİR

Jüri Üyesi
Prof. Dr. Ertuğrul TARCAN

Jüri Üyesi
Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU

Jüri Üyesi
Doç. Dr. Levent KIRVAL

Jüri Üyesi
Doç. Dr. Erdal ARLI

Tez Savunma Tarihi:16/12/2016

ÖNSÖZ

Tez çalışmam sırasında danışmanlığımı yapan, çalışmanın seçiminde ve yürütülmesinde bana her zaman yol gösteren, sürekli olarak zaman ayıran ve teze son şeklini verebilmemi sağlayan, değerli hocam Yard. Doç. Birsen KOLDEMİR' en içten ve sonsuz teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Son olarak hayatım boyunca yanımda olan ve benden destek ve sevgilerini esirgemeyen aileme sevgi ve teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
TABLO LİSTESİ.....	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
KISALTMA LİSTESİ.....	vi
I. GİRİŞ.....	1
1.1. Konu.....	1
1.2. Tezin Amacı.....	2
1.3. Konunun Sınırlandırılması.....	3
1.4. Genel Tanımlar.....	4
1.5. Önceki Çalışmalar.....	5
II. MATERYAL ve METOD.....	7
III. DÜNYA'DA ve TÜRKİYE'DE HAM PETROL PİYASALARI.....	8
3.1. Dünya'da Ham Petrol Piyasaları.....	8
3.1.1 Dünyada Petrol için Önemli Bölgeler ve Ticari Akış.....	13
3.1.2 Dünya hampetrol ihracatı.....	13
3.1.3 Ülkeler bazında Dünya hampetrol ihracatı.....	14
3.1.4 Dünya ham petrol ithalatı.....	17
3.1.5 2014 Yılı ülkeler bazında Dünya ham petrol ithalatı.....	17
3.1.6 Bölgelere göre ham petrol ithalatı.....	19
3.1.7 Dünya ham petrol üretimi.....	20

3.1.8.	Küresel ham petrol tüketimi	23
3.1.9.	Dünya ham petrol ticareti	24
3.1.10.	Denizyolu ile ham petrol ticareti.....	24
3.1.11.	Ham petrol fiyatları	26
3.2.	Türkiye’de Petrol	29
3.2.1.	Türkiye’de toplam ham petrol ithalatı	29
3.2.2.	Rafinaj faaliyetleri	31
3.2.3.	2012, 2013 ve 2014 Yıllarında rafinerici lisansı sahiplerinin.....	
	ham petrol temin miktarları (kondensat dahil)	32
3.2.4.	2012, 2013 ve 2014 Yıllarında rafinerici lisansı sahiplerinin.....	
	ülkelere göre ham petrol ithalatı	32
3.2.5.	Ocak-Ağustos 2015 dönemi ülkelere göre ham petrol ithalatı	33
IV.	TANKER TAŞIMACILIĞI ve TANKER PİYASALARI	35
4.1.	Gemi.....	35
4.2.	Gemilerin Yük Cinslerine Göre Sınıflandırılması	35
4.2.1.	Petrol tankerleri.....	35
4.2.2.	Dökme yük taşıyıcıları.....	35
4.2.3.	Genel kargo gemileri	35
4.2.4.	Konteyner gemileri	36
4.2.5.	Diğer gemi çeşitleri.....	36
4.3.	Tankerler	36
4.3.1.	Kıyı tankerleri (Coastal)	37
4.3.2.	Küçük tankerler (Small).....	37

4.3.3.	Handy veya handysize (Kullanışlı).....	37
4.3.4.	Medium veya Handymax (Orta boy tankerler).....	37
4.3.5.	Large/Long Range One (LRI) (Geniş /Uzun mesafeli tankerler 1)	37
4.3.6.	Large/Long Range Two (LRII)(Geniş /Uzun mesafeli tankerler 2)	37
4.3.7.	Aframaks.....	38
4.3.8.	Suezmaks	39
4.3.9.	VLCC ve ULCC	40
4.3.10.	ULCC veya Ultra Geniş Hampetrol Taşıyıcıları	41
4.4.	Uluslararası Tanker Navlun Tanımı ve Hesaplamaları.....	43
4.4.1.	Navlun.....	43
4.4.2.	WorldScale Navlun Oran Programı	43
4.4.3.	Ws Hesaplama Tarzı	45
4.5.	Tanker Piyasaları.....	47
4.5.1.	Günlük tanker kazançları	47
4.5.2.	Tanker Navlun Oranları	51
4.5.3.	Navlun oranları ve farklı tanker pazarları için kazançlar	52
4.5.4.	Baltık tanker indeksi	54
4.6.	Tanker Taşımacılığı	56
4.6.1.	Başlıca petrol tankeri ticareti	56
4.6.2.	Dünya tanker filosu.....	57
4.6.3.	Boyutlarına göre ham petrol filosu – dwt’e göre	58
4.7.	Gemi Siparişleri	59
4.7.1.	25.000-59.999 DWT arası tankerler	59

4.7.2.	60.000-79.999 Dwt arası tankerler	60
4.7.3.	80.000-124.999 DWT arası tankerler	62
4.7.4.	125.000-199.999 DWT arası tankerler	63
4.7.5.	200.000 DWT Üzerindeki Tankerler	64
4.8.	Dünya Ham Petrol Filo Gelişimi.....	66
4.8.1.	Ham petrol tankeri filosu büyüme beklentisi.....	66
4.8.2.	Ham Petrol Tankeri Arzı.....	67
V.	DÜNYA'DA ve TÜRKİYE'DE EKONOMİK KRİZLER ve.....	
	2008 EKONOMİK KRİZİNİN ETKİLERİ	69
5.1.	Kriz, Tarihsel Süreçteki Gelişimi ve Yasanan Krizler.....	69
5.1.1.	1994 Meksika krizi	71
5.1.2.	1997 Güneydoğu Asya krizi	72
5.2.	2008 Yılı Küresel Ekonomi Krizinin Dünya Ekonomisine Etkileri	73
5.3.	2008 Küresel Ekonomik Krizinin Denizyolu Taşımacılığına Etkileri.....	75
5.4.	Dünya Emtia ve Denizyolu Ticaret Evrimi.....	76
5.5.	Dünya GSYİH ve Denizyolu Ticareti Oranı Arasındaki İlişki	78
5.6.	Krizin Dönemlerinin GSYİH'ya etkileri Deniz Ticaretine Etkiler	79
5.7.	Denizyolu taşımacılığı ve deniz filosundaki büyüme dengesi.....	81
5.8.	Türkiye'de Ekonomik Kriz	83
5.8.1.	2008 Küresel ekonomik krizinin Türkiye'ye etkileri	83
5.8.2.	2008 Küresel ekonomik krizinde Türkiye ve ABD'nin karşılaştırılması.....	
	ve Türkiye ekonomisine etkileri	87

VI.	DÜNYA EKONOMİSİ, HAM PETROL ve DENİZ TAŞIMACILIĞI.....	
	PİYASALARINDA GELECEĞE YÖNELİK TAHMİNLER.....	91
6.1.	Dünya Üretim Özeti	91
6.2.	Gelişmekte olan Piyasalar ve Gelişen Ekonomilerin Reel GSYİH'ları..... (Yıllık Yüzde Değişim).....	93
6.3.	Gelişmiş Ekonomiler: Reel GSYİH ve Toplam Yurtiçi Talep	96
6.4.	Dünya Ticaret Hacmi ve Fiyat Özeti	98
6.5.	Hampetrol Talebi Tahminleri.....	99
6.5.1.	2019 Yılına kadar hampetrol talebi tahmini	99
6.5.2.	Geleceğe dair ham petrol fiyatları tahminleri	101
6.6.	Dünya Ekonomisi ve Deniz Taşımacılığı Talebi	102
6.7.	Dünya Filo Büyümesi ve Toplam Deniz Taşımacılığı.....	103
6.8.	Hampetrol Filosu ve Denizyolu ile Hampetrol Taşımacılığı	104
VII.	BULGULAR.....	106
VIII.	SONUÇ	111
	KAYNAKLAR.....	118

ÖZET

**DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA TANKER PİYASASI ANALİZİ VE EKONOMİK
KRİZ DÖNEMLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

SERAP ALBAYRAK

Deniz taşımacılığı; çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkânını sağlaması, güvenilir olması, mal zayıtının minimum düzeyde olması, çevreyi en az kirletmesi ve tüketilen enerjinin en az olması, nedenleriyle dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir. Deniz taşımacılığı çok geniş bir konu olduğu için genel olarak ham petrol taşımacılığı, ham petrol taşımacılığını etkileyen ham petrol fiyatları, piyasaları ve ham petrol navlun piyasaları değerlendirilmiştir.

Dünya ticaretinin % 90'i deniz yoluyla yapılmaktadır. Dünyada denizyoluyla gerçekleştirilen ticaret hacmi her geçen gün hızla artmaktadır. Son yıllarda deniz taşımacılığı toplam ticaret hacmi içerisinde yükselen bir trend göstermektedir. Deniz taşımacılığı sektörü ülkenin ithalat ve ihracat artış ve azalışına ve hatta dünyadaki mal değişimlerine paralel olarak iniş çıkış yaşayan bir sektördür. Bundan dolayı ekonomik kriz dönemleri tüm piyasaları etkilediği gibi petrol talebini ve tanker piyasalarını etkilemektedir. Konu içerisinde yakın dönemde meydana gelen 2008 küresel ekonomik krizinin etkileri değerlendirilmiştir.

Tanker piyasalarını etkileyen diğer ana unsur ise filo kapasitesindeki değişimler olup konu içerisinde bu değişimler de incelenmiştir.

Ham petrol piyasaları ve ülkelerin GSYH'ları tanker navlun piyasalarını yakından etkilemekte ve geleceğe dair tahminlerde bu değerler ayrıca incelenerek genel bir değerlendirme yapılmıştır.

ABSTRACT
TANKER MARKET ANALYSIS IN MARITIME TRANSPORT AND EVALUATION OF
TANKER MARKET DURING THE PERIOD OF ECONOMIC CRISIS

SERAP ALBAYRAK

Sea transportation is most preferable form of the transportation because very large amounts of cargo can transfer one place to another place at a time, to be credible, have a minimum level of property casualty, environmental least polluting and have at least the energy consumed in the world. Sea transportation is a very broad topic therefore we evaluated generally crude oil transportation, crude oil prices which are affecting the crude oil transportation market and crude oil freight market.

90% of world trade is carried by sea. Volume of world trade which is carried by sea is rapidly increasing with each passing day. Sea transportation in recent years shows an upward trend in the total trade volume. Sea transportation sector is in parallel with the rise and fall of the country's import and export goods, and even in parallel with living the ups and downs of the world's exchange of goods. Therefore the economic crisis affect the crude oil demands and tanker markets as it affects all markets. We evalatued in the near term effects of the 2008 global economic crisis.

The other main factors that affect the tanker markets is changes in the tanker fleet capacity, these changes were also investigated.

Crude markets and GDP of the countries closely affect the tanker markets and for future predictions, we closely examined these values and made general assessment.

.

TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1. 2005-2014 Dünya toplam hampetrol ihracatı (1.000 varil/gün).....	14
Tablo 2. 2009-2014 Ülkeler bazında dünya hampetrol ihracatı (1.000 varil/gün).....	16
Tablo 3. 2005-2014 Dünya toplam ham petrol ithalatı (1.000 varil/gün).....	17
Tablo 4. 2009-2014 Ülkeler bazında dünya hampetrol ithalatı(1.000 varil/gün).....	18
Tablo 5. Dünya ham petrol üretimi (1.000 varil/gün).....	21
Tablo 6. 2005- 2014 Yıllarında hampetrol ithalatı.....	30
Tablo 7. 2011 - 2013 Yılları rafineri kapasite kullanım oranları.....	32
Tablo 8. Faaliyete başlamamış rafinerici termin bilgileri.....	32
Tablo 9. Faaliyete başlamamış rafinerici kapasite bilgileri	32
Tablo 10. 2012, 2013 ve 2014 Yıllarında rafinerici lisansı sahiplerinin ham petrol temin.....	32
Tablo 11. 2012, 2013 ve 2014 Yıllarında rafinerici lisansı sahiplerinin ülkelere göre..... Ham petrol.....	33
Tablo 12. Ocak – Ağustos 2015 dönemi ülkelere göre petrol ithalat miktarları (ton).....	34
Tablo 13. 2005-2015 VLCC günlük ortalama kazançlar usd/gün.....	48
Tablo 14. Suezmaks tanker günlük ortalama kazançlar usd/gün.....	49
Tablo 15. Aframaks tanker günlük ortalama kazançlar usd/gün.....	51
Tablo 16. Baltık tanker endeksi	55
Tablo 17. 25.000-59.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemi sayısı.....	60
Tablo 18. 60.000-79.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemi sayısı.....	61
Tablo 19. 80.000-124.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemi sayısı.....	63
Tablo 20. 125.000-199.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemi sayısı.....	64

Tablo 21. 200.000 Dwt üzeri teslim ve sipariş edilen gemi sayısı.....	65
Tablo 22. Ham petrol tankeri filosu büyüme beklentisi (milyon dwt).....	66
Tablo 23. 1998-2008 Yılları GSYH cari ve sabit fiyatlarla.....	84
Tablo 24. 2008 Yılı GSYH cari ve sabit fiyatlarla	85
Tablo 25. 2009-2010 Yılları GSYH sabit ve cari fiyatlarla.....	86
Tablo 26. 1997-2020 Dünya üretim özeti (yıllık yüzdelik değişim)	92
Tablo 27. Gelişmekte olan piyasalar ve gelişen ekonomilerin reel GSYİH (yıllık yüzdelik).....	95
Tablo 28. Gelişmiş ekonomilerin reel GSYİH ve toplam yurtiçi talepleri (yıllık yüzdelik).....	97
Tablo 29. Dünya ticaret hacmi ve fiyat özeti (yıllık yüzdelik değişim)	99
Tablo 30. Petrol talebinin orta vadeli görünümü milyon varil/gün	100
Tablo 31. 2013-2019 Petrol talebinin orta vadeli görünümü milyon varil/gün	100
Tablo 32. Geleceğe dair ham petrol fiyatları tahminleri (nominal usd/varil).....	101
Tablo 33. 2005- 2014 Yılları Dünya Ham Petrol Hareketleri, Ülkelerin.....	
GSYH değişimi, Hampetrol Fiyatı	107

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1. Dünyada petrol için önemli bölgeler ve ticari akış	13
Şekil 2. Bölgelere göre hampetrol ithalatı	19
Şekil 3. Dünya ham petrol üretimi (varil/gün)	22
Şekil 4. 1998-2014 Dünya ham petrol tüketimi (1.000 varil/gün).....	23
Şekil 5. Dünya hampetrol ticareti hacim olarak (milyon ton)	24
Şekil 6. Çin ham petrol ithalatı	25
Şekil 7. 1986-2016 Batı Teksas spot petrol fiyatı.....	27
Şekil 8. 1986-2016 Avrupa spot petrol fiyatı	28
Şekil 9. Yakıt fiyatları ile petrol fiyatları arasında ki bağlantı	29
Şekil 10. 2005- 2014 Yıllarında hampetrol ithalatı (kondensat dahil)	31
Şekil 11. Aframaks tanker	38
Şekil 12. Suezmaks tanker	39
Şekil 13. VLCC tanker.....	40
Şekil 14. ULCC tanker.....	41
Şekil 15. Tanker şeması	42
Şekil 16. 2004-2014 Tanker piyasaları	53
Şekil 17. 2005-2014 Baltık tanker endeksi	55
Şekil 18. Petrol tankeri ticaret rotası	56
Şekil 19. Boyutlarına göre Hampetrol Tanker Filosu – Birim Sayısına göre.....	57
Şekil 20. Boyutlarına göre ham petrol filosu – Dwt’e göre	58

Şekil 21. 25.000-59.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemiler.....	59
Şekil 22. 60.000-79.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemiler.....	61
Şekil 23. 80.000-124.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemiler.....	62
Şekil 24. 125.000-199.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemiler.....	63
Şekil 25. 200.000 Dwt üzeri teslim ve sipariş edilen gemiler	65
Şekil 26. 2011-2017 Ham petrol tanker arzı.....	67
Şekil 27. 1955-2007 Dünya emtia ve denizyolu ticaret evrimi.....	77
Şekil 28. Yıllara Göre dünya GSYİH ve denizyolu ticareti oranı.....	78
Şekil 29. Kriz dönemlerinde deniz ticareti ve Dünya GSYH değişimleri	80
Şekil 30. Yıllara göre denizyolu taşımacılığı ve deniz filosundaki büyüme dengesi.....	81
Şekil 31. GSYH ile deniz taşımacılığı ticari büyümesi arasındaki ilişki.....	102
Şekil 32. Dünya filo büyümesi ve toplam deniz taşımacılığı ticareti	103
Şekil 33. Petrol tanker filosu ve denizyolu ile petrol taşımacılığı yıllık büyümesi.....	104
Şekil 34. Tanker filo büyümesi ve deniz yolu taşımacılığı büyümesi arasındaki ilişki.....	105

KISALTMA LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
OPEC	: Organization of Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü)
WS	: World Skala (Dünya Navlun Skalası)
IEA	: International Energy Agency (Uluslararası Enerji Ajansı)
WTI	: West Texas Intermediate (Batı Teksas Ham Petrolü)
VLCC	: Very Large Crude Carrier (Çok Geniş Hampetrol Taşıyıcıları)
ULCC	: Ultra Large Crude Carrier (Ultra Geniş Hampetrol Taşıyıcıları)
DWT	: Deadweight ton
BIMCO	: Baltic and International Maritime Council (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi)
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
IMF	: International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
ERM	: The European Exchange Rate Mechanism (Döviz Kuru Mekanizması)

I. GİRİŞ

1.1. Konu

Deniz taşımacılığı; güvenilir olmasının yanında tüketilen enerjinin en az olması, hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demir yoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması nedenleriyle dünyada en çok tercih edilen ulaşım şekli olup, Dünya ticaretinin % 90'ı deniz yoluyla yapılmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığının en önemli unsurlarından biri gemilerdir. Denizyolu ile taşınan yükler çok fazla değişkenlik göstermektedir, bu da özellikleri bakımından birbirinden farklı gemilerin dizayn edilmesine sebep olmuştur. Bunlar genel olarak dökme yük, genel kargo, konteyner gemileri, petrol tankerleri ve diğer gemi çeşitleridir.

Özellikleri bakımından birbirinden farklı olan gemi tipleri için birbirinden farklı navlun piyasaları oluşmuştur. Parasal değer bakımından dünya ticaretinin %60'ı deniz yolu ile yapıldığı düşünüldüğünde çok büyük piyasaların mevcut olduğu görülmektedir.

Navlun piyasalarını gemi boyutları, gemi yaşları gemilerin çalıştırıldığı hatlar, taşınan ürünler belirlediği gibi ülkelerin ihracat ve ithalatlarındaki iniş çıkışlar, ülkelerin GSYİH'ları ve ülkelerin ekonomilerindeki iniş çıkışlar etkilemektedir.

Deniz yolu ile deniz taşımacılığı çok geniş bir konu olduğu için tezde genel olarak ham petrol taşımacılığı, ham petrol taşımacılığını etkileyen ham petrol fiyatları ve piyasaları ve ham petrol navlun piyasaları değerlendirilmiştir.

Dünya ticari hayatın başladığı günden beri çeşitli dönemlerde çeşitli krizlerle karşı karşıya kalınmıştır. Ham petrol taşımacılığını ülkelerin ekonomisinde ki iniş çıkışlar etkilediği için ülke ekonomilerini etkileyen kriz dönemlerinin taşımacılık üzerinde önemli etkileri olmaktadır. Bu krizlerin ham petrol piyasalarına ve ham petrol tanker piyasalarına etkileri özellikle 2008 yılındaki küresel ekonomik krizin Dünya ve Türkiye piyasalarına etkileri incelenmiştir.

Tez çalışması sonuç ile birlikte 6 bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde deniz taşımacılığına giriş yapılmış deniz taşımacılığı çok geniş bir konu olduğu için genel olarak ham petrol piyasalarına değinilmiş, tezin amacı, konunun sınırlandırılması, materyal ve metot ve önceki çalışmalar incelenmiştir.

Üçüncü bölümde yıllar itibarı ile Dünya ham petrol ithalatı, ihracatı, üretim ve tüketimleri yanında ham petrol fiyatlarında ki değişimler aynı zamanda Türkiye'deki ham petrol ithalatı da araştırılmıştır.

Dördüncü bölümde uluslararası tanker taşımacılığı, tanker piyasaları ve 2015 yılı dahil olmak üzere tanker piyasalarındaki kazanımlar değerlendirilmiş olup, gemi çeşitleri, tanker ve navlun tanımlarına ve gemi sınıflandırılmasına yer verilmiştir. Ayrıca tanker taşımacılığı incelenmiş başlıca petrol tanker taşıma hatları, Dünya tanker filosu ve gemi siparişleri incelenmiştir.

Beşinci bölümde tanker piyasalarını etkileyen kriz dönemleri incelenmiş, krizlerin tarihsel süreçteki gelişimi, yaşanan krizler, 2008 Küresel ekonomik krizin Dünya ve Türkiye üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir.

Altıncı bölümde ise ülkelerin GSYH'ları, Dünya ham petrol talebi, Dünya deniz filosu ve deniz taşımacılığında geleceğe yönelik tahminlere yer verilmiştir.

Sonuç bölümünde; tez konusu genel olarak değerlendirilmiş ve görüşler bildirilmiştir.

1.2. Tezin Amacı

Deniz yolu ile taşınan piyasa değeri yüksek ürünlerden biri de ham petroldür. Ham petrol, ham petrol tankeri olarak adlandırılan tankerleri farklı dizayndaki gemilerle taşınmaktadır. Çalışma da tanker çeşitleri ve tanker piyasalarının gelişimi ve değişimi ile ilgili araştırma yapılmıştır.

Çalışma da ayrıca dünya ham petrol üretimi, ithalatı ve ihracatı değerlendirilmiştir. Tanker taşımacılığı talebini belirleyen ham petrol tüketimi incelenmiş, tanker taşımacılığının oluşturduğu tanker piyasaları, dünya filosu ve dünya filosundaki değişikliğinin tanker piyasalarına etkileri değerlendirilmiştir.

Ülkelerin GSYİH'larındaki iniş çıkışların ve ekonomik krizlerin tanker piyasalarına etkileri, özellikle 2008 küresel krizinin Dünya ve Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri araştırılmıştır. Kriz dönemlerinde GSYİH'nın, ham petrol piyasaları ve fiyatlarının değişimleri, deniz taşımacılığı ve navlun piyasaları üzerindeki etkilerinin belirlenmesi amaçlanmıştır.

Hampetrol talebinin, ülkelerin GSYİH'larına dair yapılan tahminler ve bunların tanker piyasaları üzerindeki etkileri incelenmiştir.

1.3. Konunun Sınırlandırılması

Deniz taşımacılığı konteyner, dökme yük, kimyasal, genel kargo, yolcu ve araç taşımacılığı, tanker taşımacılığı olmak üzere çok geniş bir alandır. Tez konusunda ham petrol taşımacılığı incelenmiş ve ham petrol tanker piyasaları ele alınmıştır.

Tanker çeşitlerinden özellikle ham petrol tanker çeşitlerine değinilmiş, başlıca tanker ticareti rotası, dünya tanker filosu ve sipariş edilen tankerler incelenmiştir. Bu doğrultuda tanker taşımacılığının ana konusu olan Dünya'daki ham petrol üretimi, ithalatı, ihracatı, tüketimi ve ham petrol fiyatları ile Türkiye'deki ham petrol ticareti incelenmiştir.

Dünya ekonomisi zaman zaman çeşitli krizlerle yüz yüze gelmiş olup çalışmada özellikle 2008 küresel ekonomik krizinin Dünya ekonomisi, Türkiye ekonomisi ve navlun piyasalarına etkisi değerlendirilmiştir.

Dünya'daki ham petrol talebi ve ülkelerin GSYİH ve ticaret hacimleri, denizyolu ile ham petrol taşıması ve tanker filosuna ilişkin geleceğe yönelik tahminler araştırılmış bu doğrultu da 2019-2030 yılına kadar olan tahminler değerlendirilmiştir.

1.4. Genel Tanımlar

Konu genel hatları ile değerlendirilirken sıklıkla kullanılan terimlerin tanımlarına aşağıda yer verilmiştir.

Petrol Tankerleri

Ham petrol taşıması için dizayn edilmiş gemilerdir.

Tankerler

Parlayabilen dökme sıvı yük taşımak için inşa edilmiş veya sonradan bu hale getirilmiş yük gemilerine tanker denir.

Aframaks

Aframax dwt'i 80.000 ile 120.000 arasında değişen orta boyuttaki tankerlerdir.

Suezmaks

Ünlü Suez kanaldan sonra adlandırıldı, Suezmakslar dwt'leri 120.000 ile 200.000 arasında olan orta boyuttan geniş boyuta kadar olan gemilerdir.

VLCC

180,000 arasında 320000 DWT arasında değişen bir boyuta sahip gemilerdir.

Navlun

Navlun, malların satılabilir vaziyette ve güvenli taşınması için taşıyıcıya yapılan ödeme olarak dikkate alınabilir.

1.5. Önceki Çalışmalar

Tezin farklı bölümleri ile ilgili daha önce yapılmış farklı makaleler ve tezler bulunmaktadır. Bunların çoğunluğu kriz üzerine olup başlıcaları aşağıda yer alan şekildedir.

Mevlüt Karabıçak tarafından hazırlanan ve Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi'nde yayınlanan “Küresel Krizleri Tetikleyen Nedenler Ve Küresel Krizin Türkiye Boyutu” isimli makalede küresel krizleri tetikleyen nedenlere ve küresel krizin Türkiye boyutuna değinilmiştir. Çalışmada özellikle kriz kavramına, kriz oluşum modellerine ve kriz önleme mekanizmalarına değinilmiştir.

İstemi Dülger tarafından Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü'ne yüksek lisans tezi olarak “Hazırlanan finansal krizler ve türev ürünler: yeni krizler ve finansman araçları” isimli tezde ise; kriz kavramı, kriz modelleri, finansal küresel kriz ve avro bölgesi borç krizleri incelenmiştir.

Tülay Babalı'nın İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü'ne yüksek lisans tezi olarak hazırlamış olduğu “Dünya’da ve Türkiye’de Denizcilik Finansmanı ve Global Krizin Etkileri” tezinde, deniz taşımacılığı ticaretinin tüm alanlarına genel olarak değinilmiştir. Ayrıca denizciliğin finansmanı, küresel kriz ve deniz ticaretine etkileri değerlendirilmiştir.



II. MATERYAL ve METOD

Tez konusu araştırmasında çeşitli bilgiler ve sayısal veriler raporların, ilgili tablolarından derlenerek oluşturulmuştur; denizcilik sektöründe faaliyette bulunan ve önde gelen broker firmalarının raporları taranmıştır. Bunlar Clarkson, Banchera Costa, Platou gibi brokerlık firmalarının yayınladığı haftalık raporlar olduğu gibi yıllık yayınlanan bir önceki yılı değerlendiren raporlardır. Bunun yanı sıra Türkiye ile ilgili veriler Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu’nun ve Maliye Bakanlığı’nın raporlarından sağlanmıştır. Ükelere ilişkin petrol tüketimleri, ithalatları, ihracatları fiyatları ve GSYH geçmiş, güncel ve geleceğe dair veriler için OPEC, IMF, Dünya Bankası raporları kullanılmıştır.

Deniz filo ve ticaret gelişimi ve geleceğe dair öngörüler ise DNV ve SEA EUROPE SHİP&MANAGEMENT raporlarından sağlanmıştır.

Kaynaklardan elde edilen veriler ile denizcilik piyasaları için geleceğe dair veriler doğrultusunda, güçlü ve zayıf yönler dikkate alınarak durum analizi ve değerlendirmeler yapılmıştır.

III. DÜNYA’DA ve TÜRKİYE’DE HAM PETROL PİYASALARI

3.1. Dünya’da Ham Petrol Piyasaları

Petrol hiç şüphesiz geçtiğimiz yüzyılın olduğu gibi yirmi birinci yüzyılın da en önemli hammaddesidir. Petrolün önemi sadece onun bir enerji kaynağı olmasından kaynaklanmamaktadır. Petrol aynı zamanda kendisinden elde edilen türevlerin sanayide yaygın kullanımı nedeniyle vazgeçilemez ana girdi özelliğini korumaktadır. Petrolün rafinaj süreci sonrasında elde edilen ve yakıt özelliği taşıyan yan ürünler (benzin, fuel-oil akaryakıt/ mazot, dizel yakıtı/ motorin, jet yakıtı, gaz yağı, sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG)) kadar yakıt özelliği taşımayan (asfalt, yağlayıcı madde, çözücüler, petrol yağı, balmumu, yol yağı) yan ürünler de sanayi için büyük önem taşımaktadır (Yetkuner & Berk, 2015).

Petrol piyasası aramacılığından başlayıp, taşımacılığı, işlenmesi, pazarlaması ve petrokimya sanayisini de içeren çok geniş bir yapıya sahiptir. Dünya petrol sanayisi I. Dünya Savaşına kadar ABD (özellikle Rockefeller Tekeli) tarafından kontrol edilmiştir. Daha sonra, özel şirketlerin “Yedi Kız Kardeş” (Exxon, Mobil, Chevron, Gulf, Texaco Amerikan, Royal Dutch Shell ve British Petroleum) olarak da adlandırılan dikey entegrasyon yapısına sahip büyük petrol şirketlerinin güçleri artmıştır. II. Dünya Savaşından sonra, Ortadoğu devletleri arasındaki güç dengesinin değişmesi, İran petrol kaynaklarının millileştirilmesi gibi etkenler nedeniyle büyük petrol şirketlerinin piyasadaki ağırlıkları azalmıştır.

1960 yılında petrol ihraç eden ülkelerin çıkarlarını korumak amacıyla OPEC kurulmuş ve 1969-1973 tarihleri arasında devletler, şirketler ve piyasalar arasında pazarlıklar başlamıştır. Dünya ekonomisinin 1960’lı yıllarda hızlı bir büyüme sürecini yakalaması sonucu petrole olan bağlılığının artması OPEC’in pazarlık payını arttırmıştır.

1973 yılında Arap-İsrail Savaşının etkisiyle ortaya çıkan, ilk petrol krizi dünya petrol güvenlik yapısını ve devlet-şirket-piyasa ilişkilerini değiştirmiştir. Buna bağlı olarak ABD petrol güvenliğini arttırmak amacıyla; petrol talebini kısmak, işbirliği yapabileceği ortaklar aramak ve petrol sektöründe askeri güç kullanarak da etkin olmak düşüncesiyle yeni politikalar izlemeye başlamıştır.

1973 yılından sonra, piyasalar ön plana çıkmaya başlamış, petrol şirketleri arama ve üretim faaliyetlerini OPEC dışı sahalara yöneltmiş ve petrol ithal eden ülkeler de alternatif enerji kaynaklarının kullanımına daha fazla önem vermeye başlamışlardır.

1973-1974 petrol krizinin sanayileşmiş ülkelerde yarattığı şok sonrasında, benzer bir kriz döneminde gerekli olan uyum politikalarının hızla devreye sokulması ve özellikle ekonomilerin petrole olan bağımlılıklarının azaltılması için çeşitli önlemler alınmış ve bu çerçevede, OECD Ülkeleri tarafından 15 Kasım 1974 yılında IEA (International Energy Agency: Uluslararası Enerji Ajansı) kurulmuştur (Bayrac, 2009).

Petrol piyasasını diğer meta piyasalarından farklı kılan en önemli unsurlardan ilki petrolün yenilenemeyen bir kaynak olmasıdır. Bilinen petrol rezervleri 21. yüzyılın sonunda petrolün bitebileceğini göstermektedir. Bu durumda yerin altından çıkarılan her varil petrol rezervlerin biraz daha azalması anlamına gelmektedir.

Ancak petrol yeraltından çıkarıldıkça yer altı stokları azalmakta, bu da petrol fiyatları üzerinde kıtlık primi etkisi(scarcity premium effect) adı verilen etkiye yol açmaktadır. Kıtlık primi etkisi bir arbitraj kuralından başka bir şey değildir. Eğer bir meta yenilenemiyor ise ve yeraltındaki stokları gittikçe azalıyorsa, bu durumda o metanın fiyatının finansal piyasalarda el değiştiren varlıklar kadar her yıl artması gerekir. Aksi takdirde metanın sahipleri onu ya toprak altından yakın zamanda çıkarmazlar ya da hemen tümünü çıkarıp finansal varlığa dönüştürmezler. Kıtlık primi etkisi yer altında bulunan petrolün fiyatının en az finansal varlıkların faiz getirisi kadar her yıl artması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Petrole artan talep artan arzı gerektirir. Aksi takdirde talep fazlalılığı (excess demand) nedeniyle petrol fiyatları atacaktır. Ancak artan petrol üretimi yer altındaki bilinen stokların azalmasına, dolayısıyla petrolün gelecekte daha az arz edilebilir olması anlamına gelir. Buda petrol fiyatlarının artmasına yol açar (Yetkuner & Berk, 2015).

Dünya petrol piyasasında arz-talebi ve dolayısıyla fiyat oluşumunu önemli ölçüde etkileyen çok sayıda kuruluş ve faktör vardır. Bu etkenlerin belli başlıları aşağıda yer almaktadır.

OPEC (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)

- OPEC Dışı Büyük Üreticiler (Rusya Federasyonu, Meksika, Norveç,...)
- OECD/Uluslararası Enerji Ajansı (IEA)
- ABD (OECD içinde de olmasına karşın, tek başına da hareket edebilen ve belirleyici olan bir ülke niteliğinde)
- Büyük Petrol Şirketleri (Exxon-Mobil, BP-Amoco-ARCO, Shell, Aramco, Lukoil, ENİ, ...)
- Uluslararası Borsalar (New York Merchantile Exchange, vb.)
- Enerji Konusundaki Uluslararası Yayınlar, Düşünce Kuruluşlar vb.

Bu kuruluşlar bazen kendi aralarında uzlaşarak ancak çoğunlukla, kendi çıkarları doğrultusunda diğerleriyle çatışarak, petrol arz ve talebi üzerinde baskı kurarak fiyatlara yön vermeye çalışmaktadırlar.

Yukarıda yer alan kuruluşların yanı sıra, ancak bunların politikalarına da bağlı olarak; ülkelerin ellerindeki stok durumu, ülkelerin stratejik petrol rezervleri, krizlerin ortaya çıktığı dönemin mevsim koşulları (özellikle kış dönemlerinde talebin artması) gibi faktörler de, piyasa ve fiyatlar üzerine etki yapmaktadır.

Fiyatın oluşmasında talep yönünden etki eden faktörlerin başında, ekonomik gelişme gelmektedir. 1998 yılında Asya’da yaşandığı gibi, bölgesel ekonomik ve siyasal faaliyetlerdeki karışıklıklar da, petrol fiyatlarını etkilemektedir.

Dünya Ticaret Merkezine (WTO) 11 Eylül 2001’de yapılan büyük terörist saldırılara benzer olaylar ve savaşlar, enerji sağlama güvenliğindeki beklentileri etkilemekte ve ani fiyat artışlarına neden olmaktadır. Ayrıca, taşımacılık sektöründe daha kaliteli petrol ürünlerine olan gereksinim, petrol taleplerini etkilemektedir (Bayrac, 2009).

Dünyanın son on yıllarda yaşadığı küreselleşme eğiliminin en önemli sonuçlarından birisi artan ulaşım ve lojistik hizmetleri ihtiyacı olmuştur. Üstelik 1990'lardan itibaren Çin'in artan sanayileşme ve dünya üretim merkezi olma hamlesi talebi beslemiştir (Yetkuner & Berk, 2015).

EIA göre küresel ham petrol ve sıvı yakıt (fuel oil) tüketimi 2014’de günlük 0,9 milyon varil artmış ve yıl boyunca ortalama 91,4 milyon varil /gün olarak gerçekleşmiştir.

EIA göre küresel tüketimin 2015 yılında 1,4 milyon varil/gün gerçekleşmiş ve 2016 yılında 1,4 milyon varil/gün artmasını beklenmektedir. OECD olmayan ülkeler 2014 yılındaki tüketimdeki büyümenin neredeyse tamamını gerçekleştirmişlerdir.(1,2 milyon varil gün olarak). OECD olmayan ülkeler 2015 yılında toplam tüketimin %57’sini gerçekleştirmiş, 2016 yılında ise %76’sını gerçekleştirmesi beklenmektedir. Rusya’da 2015 yılında ekonomik krizden dolayı tüketimin 0,2 milyon varil gün düşmüş ve Çin’de 2015 ve 2016 yılında tüketimin yıllık ortalama 0,3 milyon varil gün artması beklenmektedir.

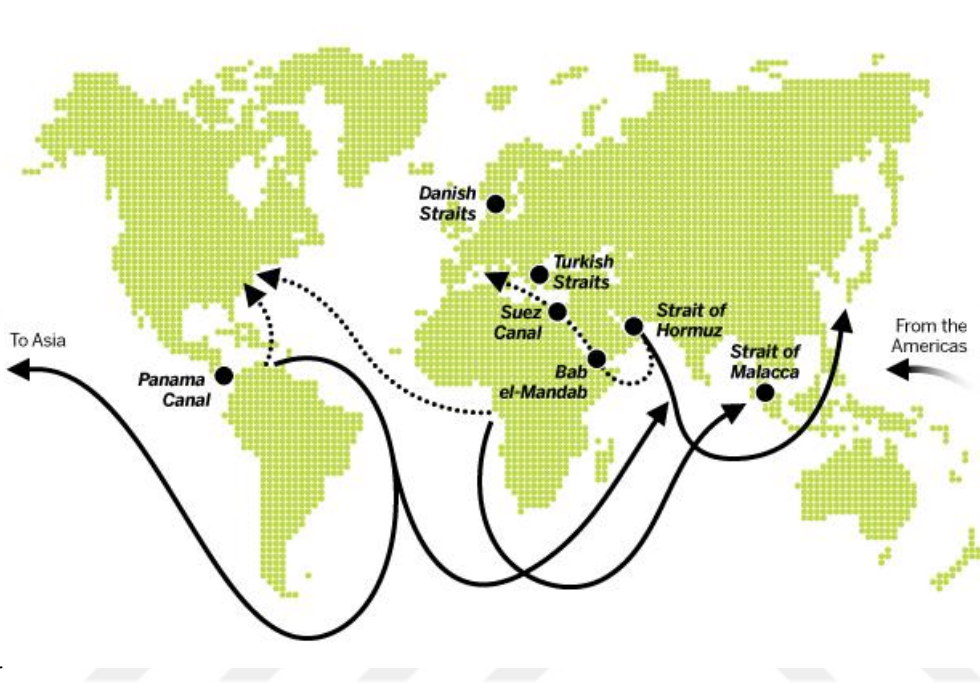
Diğer taraftan, EIA OECD ülkelerinin 2014 yılında 0,3 milyon varil gün düşen tüketimi 2015 yılında 0,6 milyon varil gün artmış ve 2016 yılında 0,3 milyon varil gün artmasını beklemektedir. 2014 yılında tüketimdeki tüm düşüşleri neredeyse Japonya ve Avrupa gerçekleştirmiş ve 2014 yılındakinden daha az oranda da olsa önümüzdeki 2 yıl boyunca bu düşüşün devam edeceği beklenmektedir. ABD, 2015 yılında 0,3 milyon varil gün ve 2016 yılındaki 0,1 milyon varil gün artış beklentisi ile OECD tüketim büyümesinde önde yer almaktadır.

Libya, Angola, Cezayir, Kuveyt ve ham petrol üretim gerilemesi İran ve Irak’ta ki üretim artışından daha fazla gerçekleşmektedir. EIA göre OPEC üretimi 2015 yılında 0,9 milyon varil gün gerçekleşmiş ve 2016 yılında 0,3 milyon varil gün artmasını beklemektedir.

EIA, OPEC olmayan ülkelerde yakıt üretimi 2014 yılında 2,3 milyon varil/gün artış ile yıllık ortalama 54 milyon varil gün olarak gerçekleşmiştir.

Amerika’da artan üretim küresel ticaret düzenini değiştirmekte, ton-mil talebindeki artış pozitif bir gelişme sağlamaktadır (Banchera Costa, 2015). Hindistan ve Çin Orta Doğu’daki bağımlılıklarını çeşitlendirmeyi denerken, Amerika hafif ve yumuşak ham petrolü Orta Doğu’dan ithal ettikleri büyük orandaki ağır petrol ile karıştırırken, Batı Afrika ve Güney Amerika’dan daha fazla petrol Çin’e ve Hindistan’a gitmektedir. Hem Hindistan hem de Çin ham petrol kaynaklarını çeşitlendirmek için çabalamaktadır. Bunun için Angola, Nijerya ve Venezuela’dan tedariklerini artırmaları gerekmektedir. Angola Sudi Arabistan’dan sonra Çin’e petrol sağlayan ikinci büyük tedarikçidir. Hindistan’ın Venezuela’dan petrol ithalatı enerji durumuna göre 2001 yılından beri 3 kat arttı ve Hindistan’ın birinci hedefi olarak bu sene ABD ile Nijerya petrolünün yerini değiştirmesi beklenmektedir (Banchera Costa , 2014).

3.1.1 Dünyada Petrol için Önemli Bölgeler ve Ticari Akış



---- Düşüş/Değişiklik yok ----- Artma

Şekil 1. Dünyada petrol için önemli bölgeler ve ticari akış (<http://www.ft.com>)

Dünya’da ham petrol akışı yukarıdaki şekilde görüldüğü üzere çoğunlukla Orta Doğu, Afrika ve Latin Amerika’dan Uzak Doğu ve Avrupa’ya doğru gerçekleşmektedir. Bu doğrultuda bu bölgelerde ve bu bölgelerden geçişi sağlayan boğaz ve kanallarda meydana gelecek olumsuzluklar direk olarak bu akışları önemli derecede etkilemektedir.

3.1.2. Dünya ham petrol ihracatı

2005-2014 yılları arasında Dünya ham petrol ihracatı incelendiğinde 2005 yılında yaklaşık ihracat 40,5 milyon varil/gün iken 2014 yılında yaklaşık 40 milyon varil/gün olarak seyretmektedir. İhracat 2006 ve 2007 yıllarında artan bir ivme ile devam etmiştir. 2008 yılında küresel ekonomik krizin etkisi ile ihracat yaklaşık 600.000 varil/gün düşmüş ve 2009 yılında da

yaklaşık bu seviyelerde seyretmiştir. Ancak 2010, 2011 ve 2012 yıllarında toparlanma sağlanmış ve ihracat 41 milyon varil/günün üzerinde gerçekleşmiştir.

Tablo 1. 2005-2014 Dünya toplam ham petrol ihracatı (1.000 varil/gün) (OPEC, 2010, 2013, 2014, 2015 a)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dünya Toplamı	40.541	40.633	40.700	40.066	40.200	41.159	41.282	41.894	40.796	40.084

3.1.3. Ülkeler bazında Dünya ham petrol ihracatı

Ülkeler bazında Dünya Ham petrol ihracatını incelediğimizde 2009 yılında 40,2 milyon varil, 2011 yılında yaklaşık 41 milyon varil, 2012 ve 2013 yılında yaklaşık 42 milyon varil ihracat yapılmış 2014 yılında ise %1,7'lik düşüş ile yaklaşık 40 milyon varil ihracat yapılmıştır.

Dünya Ham petrol ihracatının içinde ki en büyük pay OPEC'e ait olup 2013 yılında OPEC'in payı %56,5' tur. OPEC'in ihracatı 2014 yılında 2013 yılına oran ile %4,2 düşmüş ve 22,6milyon varil olmuştur.

İran'ın nükleer faaliyetlerine ilişkin Haziran 2010'da uygulanmaya başlanan Birleşmiş Milletler (BM) yaptırımları ve 2010'dan itibaren etkisi ve kapsamı genişleyen ABD ve Avrupa Birliği (AB) yaptırımları ülke ekonomisini olumsuz etkilemiştir. Özellikle AB ülkelerinin İran'a petrol ambargosuyla birlikte ek olarak uygulanan ABD ve AB yaptırımları ülkenin bütçe gelirlerinin çoğunluğunu oluşturan petrol ürünleri ihracatını önemli derecede azaltmıştır. (DEİK, 2015)

İran'a uygulanan kısıtlar nedeniyle İran'ın ihracatı 2009, 2010 ve 2011 yıllarında yaklaşık 2,5 milyon varil civarında olmuştur. 2014 yılında 2013 yılına göre yüzde %8,7 oranında düşmüş ve 1,1 milyon varil civarında olmuştur.

14 Temmuz 2015 tarihinde P5+1 (Çin, Fransa, Rusya, İngiltere, Amerika) ve Almanya, Avrupa Birliği ve İran arasında Kapsamlı Ortak Eylem Planı KOEP üzerinde anlaşma sağlandı. Uluslararası Atom Enerjisi Kurumu (UAEK), İran'ın Kapsamlı Ortak Eylem Planı'nda tarif edilen önlemleri yerine getirdiğini doğrulamış. Ve 16 Ocak 2016 tarihi itibarı ile ABD İran'a yönelik yaptırımlar kaldırmıştır (<https://www.treasury.gov>)



Tablo 2. 2009-2014 Ülkeler bazında Dünya ham petrol ihracatı (1.000 varil/gün)(OPEC, 2010, 2015 a)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	%'lik değişim 2014/2013
Kuzey Amerika	1.530	1.520	1.745	1.872	2.181	2.611	19,7
Kanada	1486	1.478	1.698	1.804	2.058	2.266	10,1
ABD	45	42	47	68	123	345	179,8
Latin Amerika	4.326	4.624	4.531	4.605	4.409	5.001	13,4
Kolombiya	358	484	561	555	703	765	8,7
Ekvador	329	340	334	358	388	422	8,8
Meksika	1.312	1.460	1.421	1.336	1.272	1.220	-4,0
Trinidad ve Tobago	94	75	40	31	38	31	-18,3
Venezuela	1.608	1.562	1.553	1.725	1.528	1.965	28,6
Diğerleri	626	703	623	601	480	598	24,5
Doğu Avrupa ve Avrasya	7.204	7.273	7.011	6.968	6.964	6.798	-2,4
Rusya	4.967	4.978	4.786	4.757	4.710	4.487	-4,7
Diğerleri	2.237	2.295	2.225	2.211	2.254	2.311	2,5
Batı Avrupa	2.762	2.555	2.222	2.062	1.968	1.885	-4,2
Norveç	1.773	1.602	1.455	1.318	1.199	1.203	0,4
Birleşik Krallık	771	747	571	578	613	563	-8,2
Diğerleri	217	206	196	167	156	119	-23,5
Orta Doğu	15.596	15.988	17.772	18.077	17.497	16.793	-4,0
İran	2.406	2.248	2.537	2.102	1.215	1.109	-8,7
İrak	1.906	1.890	2.166	2.423	2.390	2.516	5,2
Kuveyt	1.348	1.430	1.816	2.070	2.058	1.995	-3,1
Oman	671	749	742	768	838	805	-4,0
Katar	647	587	588	588	599	595	-0,5
Suudi Arabistan	6.268	6.644	7.218	7.557	7.571	7.153	-5,5
Suriye Arap Cumhuriyeti	250	149	114	-	-	-	-
Birleşik Arap Emirlikleri	1.953	2.104	2.457	2.445	2.701	2.497	-7,6
Diğerleri	147	336	248	123	124	123	-0,5
Afrika	7.105	7.635	6.635	6.997	6.526	5.774	-11,5
Cezayir	747	709	843	809	744	623	-16,3
Angola	1.770	1.711	1.546	1.663	1.669	1.608	-3,7
Kongo	272	288	264	252	241	261	8,4
Mısır	102	85	83	91	97	117	21,2
Gabon	188	225	235	227	211	225	6,7
Libya	1.170	1.118	300	962	589	41	-93,0
Nijerya	2.160	2.464	2.377	2.368	2.193	2.120	-3,3
Sudan	371	389	363	60	133	148	11,6
Diğerleri	325	647	625	565	649	630	-2,9
Asya ve Pasifik	1.676	1.565	1.364	1.313	1.251	1.221	-2,4
Avustralya	272	314	299	263	237	261	9,9
Brunei	152	162	154	139	115	108	-5,7
Çin	104	61	50	49	32	12	-62,3
Endonezya	323	356	302	300	317	257	-19,0
Malezya	372	370	280	268	263	282	7,1
Vietnam	202	161	165	185	170	173	1,8
Diğerleri	251	141	113	109	117	128	9,5
Dünya Toplamı	40.200	41.159	41.282	41.894	40.796	40.084	-1,7
OPEC	22.312	22.806	23.734	25.070	23.647	22.644	-4,2
OPEC yüzdesi	55,5	55,4	57,5	59,8	58,0	56,5	
OECD	5.887	5.901	5.739	5.572	5.701	6.022	5,6

3.1.4. Dünya ham petrol ithalatı

2005-2014 yılları arasında Dünya ham petrol ithalatı incelendiğinde 2005 yılında 42,5 milyon varil/gün olan ithalat 2014 yılında 40,8 milyon varil/gün olarak gerçekleşmiştir. Ülkelerin ihracatında olduğu gibi ithalatında da 2008 yılında ki küresel ekonomik krizde olduğu gibi büyük düşüş gerçekleşmemiş sadece 100.000 varil/günlük bir düşüş olmuştur.

Tablo 3. 2005-2014 Dünya toplam ham petrol ithalatı (1.000 varil/gün) (OPEC, 2010, 2013, 2014, 2015 a)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dünya Toplamı	42.529	42.917	43.142	43.004	43.372	43.076	42.682	43.081	41.731	40.897

3.1.5. Ülkeler bazında Dünya ham petrol ithalatı

Ülkeler bazında ham petrol ithalatına incelediğimizde ülkelerin ithalatında 2014/2013 yılındaki yüzdelik değişim ülkelerin çoğunluğunda negatif yönlü olmuştur. Diğer ülkelerin aksine Çin'in ve Hindistan'ın ithalatı artarak devam etmektedir.

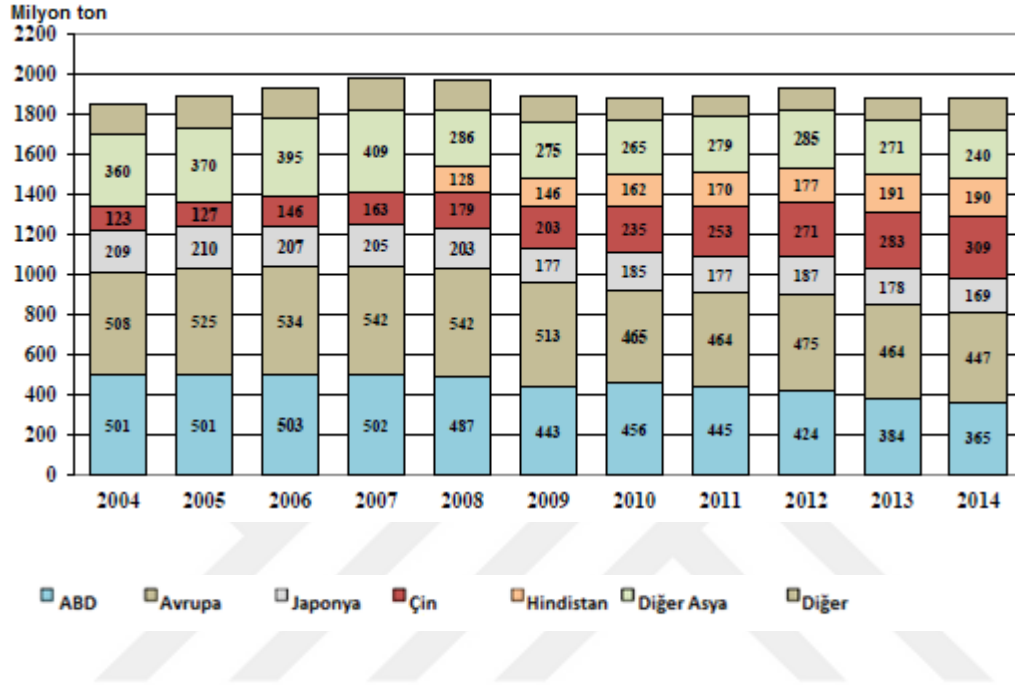
Türkiye'de de ithalat 2009, 2010 ve 2011 yıllarında artmaya devam etmiş ancak 2013 ve 2014 yıllarında azalmış ve 2014 yılında %5,8 düşerek 353.000 varil/gün olmuştur.

Dünyada toplam ithalat 2014 yılında 2013 yılına oranla %2'lik düşüş ile 40,897 milyon varil/gün olmuştur.

Tablo 4. 2009-2014 Ülkeler bazında dünya ham petrol ithalatı (OPEC, 2010 ,2015 a)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	%'lik değişim 2014/2013
Kuzey Amerika	10.430	10.627	10.161	9.271	8.611	7.952	-7.7
Kanada	799	765	672	716	651	564	-13.4
ABD	9.631	9.862	9.489	8.555	7.960	7.388	-7.2
Latin Amerika	2.363	1.381	1.062	1.033	1.067	925	-13.2
Brezilya	384	313	312	313	365	333	-8.6
Şili	199	160	176	163	180	166	-7.7
Küba	192	100	98	98	115	107	-6.4
Hollanda Antilleri	131	85	167	173	119	101	-15.2
Trinidad ve Tobago	99	68	83	57	82	48	-40.8
Diğerleri	1.257	655	226	227	207	169	-18.0
Doğu Avrupa ve Avrasya	1.525	1.850	1.846	1.833	1.672	1.634	-2.2
Bulgaristan	123	109	100	118	113	102	-9.6
Çek Cumhuriyeti	145	156	140	143	132	149	12,5
Romanya	142	115	117	108	110	122	11,5
Litvanya	182	120	112	105	109	138	27,5
Diğerleri	933	1.350	1.377	1.358	1.208	1.123	-7.1
Batı Avrupa	10.754	10.625	10.203	10.442	9.878	9.796	-0.8
Belçika	630	672	603	637	556	656	18
Fransa	1.442	1.298	1.296	1.147	1.110	1.077	-2.9
Almanya	1.979	1.883	1.828	1.886	1.826	1.804	-1.2
Yunanistan	359	406	333	423	392	420	7,2
İtalya	1.541	1.592	1.458	1.390	1.178	1.087	-7.7
Hollanda	973	1.037	989	1.006	951	957	0,6
İspanya	1.056	1.061	1.053	1.187	1.169	1.192	2
İsveç	384	401	380	417	339	378	11,7
Türkiye	287	342	365	393	375	353	-5.8
Birleşik Krallık	1.060	965	1.012	1.086	1.013	999	-1.4
Diğerleri	1.043	968	886	868	970	870	-10.2
Orta Doğu	498	519	497	517	506	492	-2.7
Bahreyn	213	225	219	220	218	211	-3.1
Diğerleri	285	294	278	297	288	281	-2.4
Afrika	882	805	835	839	753	656	-12.9
Fildişi Sahili	83	59	46	68	70	61	-13.0
Kenya	38	31	35	20	13	11	-12.9
Fas	147	109	107	112	103	90	-13.0
Diğerleri	615	605	646	639	567	494	-12.9
Asya ve Pasifik	16.921	17.269	18.077	19.146	19.244	19.442	1
Avustralya	385	477	506	503	482	439	-8.9
Çin	4.112	4.767	5.089	5.435	5.643	6.186	9,6
Hindistan	3.216	2.759	3.275	3.560	3.774	3.787	0,3
Endonezya	328	280	254	265	322	213	-33.8
Japonya	3.416	3.473	3.399	3.457	3.437	3.237	-5.8
Yeni Zelanda	91	100	104	106	100	100	-0.3
Filipinler	139	184	184	175	151	184	21,9
Singapur	601	716	717	833	782	785	0,5
Kuzey Kore	2.324	2.401	2.528	2.590	2.450	2.469	0,8
Tayland	777	849	830	895	866	805	-7.0
Diğerleri	1.533	424	428	477	401	413	2,9
Dünya Toplamı	43.372	43.076	42.682	43.081	41.731	40.897	-2.0
OECD	28.255	28.553	27.865	27.339	25.919	24.970	-3.7

3.1.6. Bölgelere göre ham petrol ithalatı



Şekil 2. Bölgelere göre ham petrol ithalatı (Banchera Costa, 2015)

İç üretimin artması ve gevşek talep nedeniyle ABD'ye yapılan ham petrol ithalatı son 10 yıllık dönemde sürekli azalmaktadır (Banchera Costa , 2014).

Küresel ham petrol ithalatı büyük oranda Asya ülkeleri, özellikle Çin ve Hindistan'da artan rafineri kapasitesi ve devam eden kuvvetli talep nedeniyle bu ülkelerde tarafından yönlendirilmektedir (Banchera Costa, 2015).

3.1.7.Dünya ham petrol üretimi

Dünyada ham petrol üretimi 2009 yılında yaklaşık 68,9 milyon varil/gün, 2010 yılında 69,8 milyon varil/gün, 2011 yılında 70,4 milyon varil/gün, 2012 yılında 72,7 milyon varil/gün, 2013 yılında 72,9 milyon varil/gün 2014 yılında ise yüzde 0,7'lik artış ile 73,4 milyon varil/gün olarak gerçekleşmiştir.

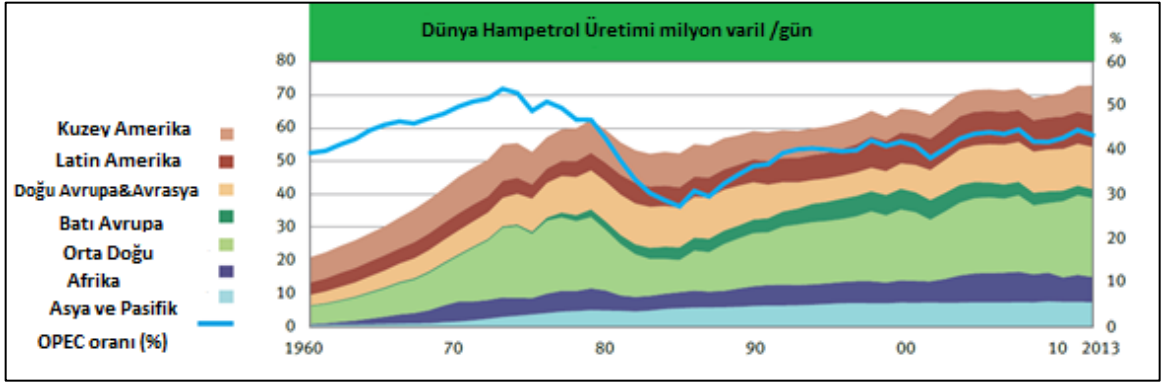
Ülkeler bazında bakıldığında üretimde 2014 yılında en fazla artış %16,1 oranlı ile Amerika'da gerçekleşmiştir. Amerika'da üretim 2009 yılından itibaren artmış ve 2014 yılında üretim yaklaşık 8,6 milyon varil/güne ulaşmıştır.

Ortadoğu'da ise ham petrol üretimi var olan karışıklıklar nedeni ile 2014 yılında %1,4 düşüş ile 23,5 milyon varil/gün olarak gerçekleşmiştir. İran'da ham petrol üretimi 2009 yılında yaklaşık 4 milyon varil/gün iken İran'a uygulanan yaptırımlar nedeni ile 2010 yılından itibaren yaklaşık 3,5 milyon varil/gün civarına gerilemiş ve 2014 yılında ise 3,1 milyon varil/gün olarak gerçekleşmiştir. Suriye'deki iç ayaklanmalar nedeni ile 0,377 milyon varil/gün olan üretim 2014 yılında ise %49,6 oranında düşerek 22.800 varil/güne kadar gerilemiştir.

Bu düşüslere rağmen Irak, Kuveyt ve Birleşik Arap Emirliği üretimlerini artırmıştır. 2009 yılında Irak ve Kuveyt'in üretimi yaklaşık 2,3 milyon varil /gün ve Birleşik Arap Emirliği'nin üretimi yaklaşık 2,25 milyon varil/gün iken 2013 yılında Irak ve Kuveyt'in üretimi 2,9 milyon varil/güne Birleşik Arap Emirliği'nin ki 2,8 milyon varil/güne yükselmiştir. Ancak Kuveyt'in 2014 yılında üretimler %2 düşüş ile 2,8 milyon varil/gün olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 5. Dünya ham petrol üretimi (1.000 varil/gün) (OPEC, 2010 ,2015 a)

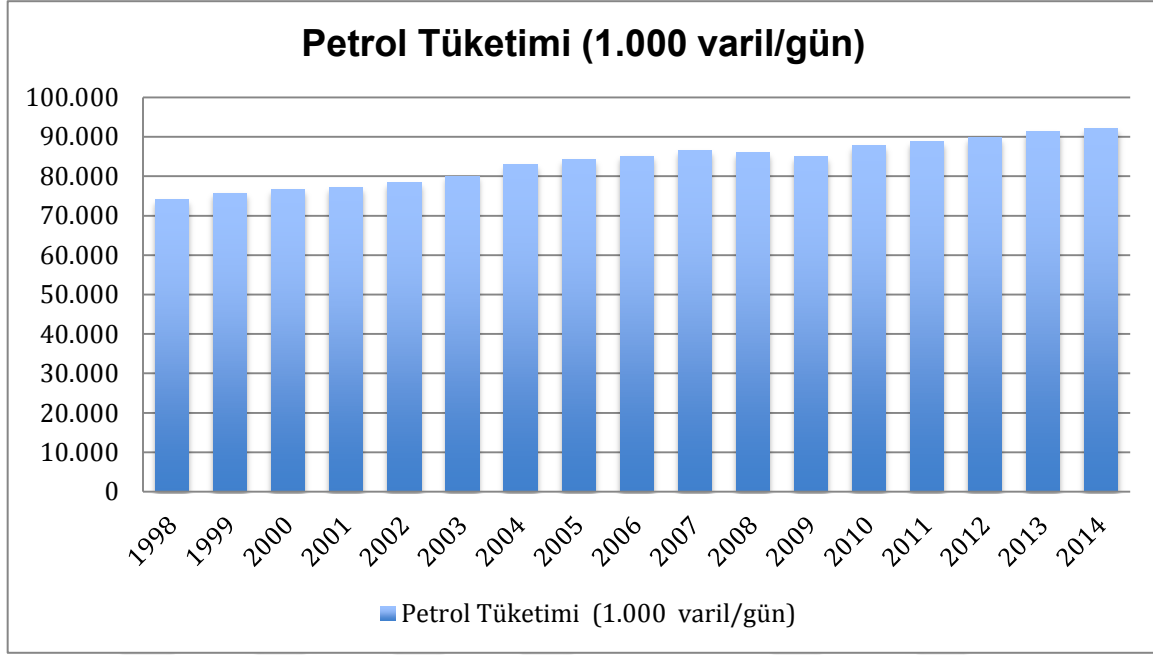
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	%'lık değişim 2014/2013
Kuzey Amerika	6.570,8	6.709,00	6.905,60	7.805,20	8.842,80	10.061,70	13,8
Kanada	1.217,2	1.227,10	1.260,80	1.308,50	1.381,60	1.399,00	1,3
ABD	5.353,5	5.481,90	5.644,80	6.496,70	7.461,20	8.662,70	16,1
Latin Amerika	9.469,5	9.630,30	9.791,10	9.685,50	9.683,80	9.726,00	0,4
Arjantin	585,9	572,7	536,9	533,4	525,4	518,8	-1,3
Brezilya	1.950	2.054,70	2.105,40	2.061,30	2.023,90	2.254,60	11,4
Şili	2,8	3	4,5	6,1	6,7	6,6	-1,3
Kolombiya	670,2	785,4	915,2	944,2	1.009,20	988	-2,0
Ekvador	464,7	476,4	500,3	503,6	526,4	556,6	5,7
Meksika	2.601,4	2.577,20	2.552,50	2.547,90	2.522,20	2.428,90	-3,7
Peru	71,8	72,6	69,6	66,6	62,8	69,3	10,4
Trinidad ve Tobago	107,2	98,2	92	81,7	81,2	81,2	0
Venezuela	2.878,1	2.853,60	2.880,90	2.803,90	2.789,50	2.682,60	-3,8
Diğerleri	137,1	136,3	133,9	136,7	137,7	139,4	1,3
Doğu Avrupa ve Avrasya	12.396,4	12.646,60	12.613,00	12.624,70	12.757,50	12.782,10	0,2
Azerbaycan	1.014,4	1.026,70	915,9	844,5	814,7	793,1	-2,6
Kazakistan	1.256,3	1.333,40	1.325,90	1.306,50	1.372,80	1.344,80	-2,0
Romanya	88,5	85,7	83,8	82	82,1	80,2	-2,3
Rusya	9.650,4	9.841,30	9.943,30	10.042,90	10.146,60	10.221,10	0,7
Türkmenistan	184,6	174	173,6	187,3	180,4	185,9	3
Ukrayna	58,1	51,4	48,7	46	43,7	40,7	-6,7
Diğerleri	144,2	133,9	121,7	115,5	117,2	116,2	-0,9
Batı Avrupa	3.820,0	3.529,60	3.196,30	2.888,20	2.724,20	2.752,00	1
Danimarka	261,3	246,2	221,7	201,9	176	164,9	-6,3
Fransa	18,2	18	17,8	16,3	16	15,3	-4,2
Almanya	54,6	49	51,8	51,1	51,8	48,1	-7,2
İtalya	82,8	96	99,2	101	101,6	106,3	4,7
Hollanda	25,5	19,9	21,4	21,6	21,6	29,7	37,2
Norveç	1.980,5	1.798,60	1.680,10	1.532,80	1.463,60	1.517,80	3,7
Türkiye	46,2	48,3	45,7	44,8	46,2	47,7	3,1
Birleşik Krallık	1.301,2	1.202,40	1.006,00	868,6	796,1	771,8	-3,1
Diğerleri	49,8	51,2	52,5	50,2	51,3	50,4	-1,8
Orta Doğu	20.868,5	21.030,60	23.004,80	24.106,50	23.845,30	23.514,60	-1,4
Bahreyn	182,0	181,8	190,3	173	197,6	206,3	4,4
İran	3.557,1	3.544,00	3.576,00	3.739,80	3.575,30	3.117,10	-12,8
İrak	2.336,2	2.358,10	2.652,60	2.942,40	2.979,60	3.110,50	4,4
Kuveyt	2.261,6	2.312,10	2.658,70	2.977,60	2.924,70	2.866,80	-2,0
Oman	712,6	758,3	780,1	813,5	844,3	856,1	1,4
Katar	733,0	733,4	733,5	733,6	723,9	709,2	-2,0
Suudi Arabistan	8.184,0	8.165,60	9.311,00	9.763,00	9.637,00	9.712,70	0,8
Suriye Arap Cumhuriyeti	377,0	386	333,3	151,6	45,3	22,8	-49,6
Birleşik Arap Emirlikleri	2.241,6	2.323,80	2.564,20	2.653,00	2.796,50	2.794,00	-0,1
Yemen	283,4	267,5	205,1	159,2	121	119,2	-1,5
Afrika	8.465,0	8.667,90	7.428,20	8.187,40	7.633,10	7.160,90	-6,2
Cezayir	1.216,0	1.189,80	1.161,60	1.199,80	1.202,60	1.192,80	-0,8
Angola	1.738,9	1.757,60	1.618,00	1.704,00	1.701,20	1.653,70	-2,8
Kongo	274,9	295,6	295,3	277,1	266,7	264,3	-0,9
Mısır	523,1	534,1	530,4	533,1	531,3	531,8	0,1
Ekvator Ginesi	281,7	256,1	239,9	262,1	257,1	270,9	5,3
Gabon	237,6	252,4	251	242	234,1	231,3	-1,2
Libya	1.473,9	1.486,60	489,5	1.450,00	993,3	479,9	-51,7
Nijerya	1.842,0	2.048,30	1.974,80	1.954,10	1.753,70	1.807,00	3
Sudan	475,2	462,2	428	119,3	232,3	285,6	23
Diğerleri	401,7	385,2	439,6	445,9	460,8	443,5	-3,7
Asya ve Pasifik	7.351,8	7.671,60	7.487,70	7.487,10	7.422,50	7.422,80	-
Avustralya	463,7	480	413,8	405,7	335,3	353,6	5,5
Brunei	154,6	159,4	156,5	145,7	122,1	114,4	-6,3
Çin	3.794,6	4.076,40	4.052,10	4.074,20	4.163,80	4.194,60	0,7
Hindistan	666,3	735,6	766,9	759,7	755,8	752,8	-0,4
Endonezya	826,1	824,4	794,4	763,4	732,2	696,4	-4,9
Malezya	659,9	653	582,8	597,5	588,2	610,1	3,7
Yeni Zelanda	55,9	54,9	46,8	41,1	35,4	39,5	11,8
Diğerleri	730,8	687,9	674,5	699,9	689,8	661,3	-4,1
Dünya Toplamı	68.942,1	69.885,60	70.426,70	72.784,60	72.909,20	73.420,10	0,7
OPEC	28.927,1	29.249,40	30.121,20	32.424,70	31.603,80	30.682,90	-2,9
OPEC yüzdesi	42,0	41,9	42,8	44,5	43,3	41,8	
OECD	13.524,5	13.361,00	13.121,30	13.699,90	14.479,80	15.655,00	8,1



Şekil 3. Dünya ham petrol üretimi (varil/gün) (OPEC , 2015 a)

Dünya da ham petrol üretimi genel olarak şekil 3’de görülen bölgelerden gerçekleşmektedir. Üretim en fazla 23,8 milyon varil/gün ile Orta Doğu tarafından sağlanmaktadır. OPEC’in 2013 yılında ki yüzdesi ise %43,3’dür.

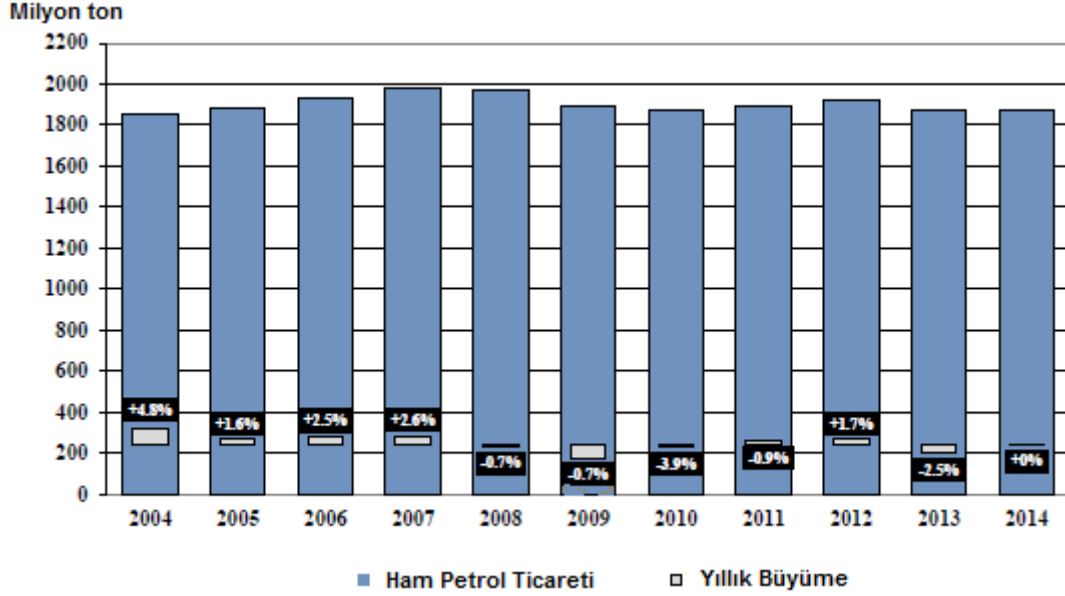
3.1.8. Küresel ham petrol tüketimi



Şekil 4. 1998-2014 Dünya ham petrol tüketimi (1.000 varil/gün) (www.statista.com, 2015)

Bu istatistik Dünyada 1998 ve 2014 yılları arasındaki petrol tüketimini göstermektedir. Dünyada, 1998 yılında yaklaşık 73,63 milyon varil petrol tüketilmiştir. Kaynaklara göre tüketim iç talebe ilave olarak uluslararası havacılık, denizcilik yakıtları, rafineri yakıtları ve kayıpları içermektedir; ayrıca etanol yakıtını ve biodizel'i de içermektedir.

3.1.9.Dünya ham petrol ticareti



Şekil 5. Dünya ham petrol ticareti hacim olarak (milyon ton) (Banchera Costa, 2015)

Küresel petrol tüketiminde büyüme 1980'lerden beri yüzde 1,5-2 civarında gezinip durmuştur. Ancak Asya'daki büyüme yüzde 4'ün üzerinde seyretmekte, Çin ve Hindistan gibi yüksek tüketimi olan ülkeler dünya petrol ticaretinde önemli role sahip olmaktadır. Amerika'ya ithalat sürekli azalmaktadır (Banchera Costa , 2014).

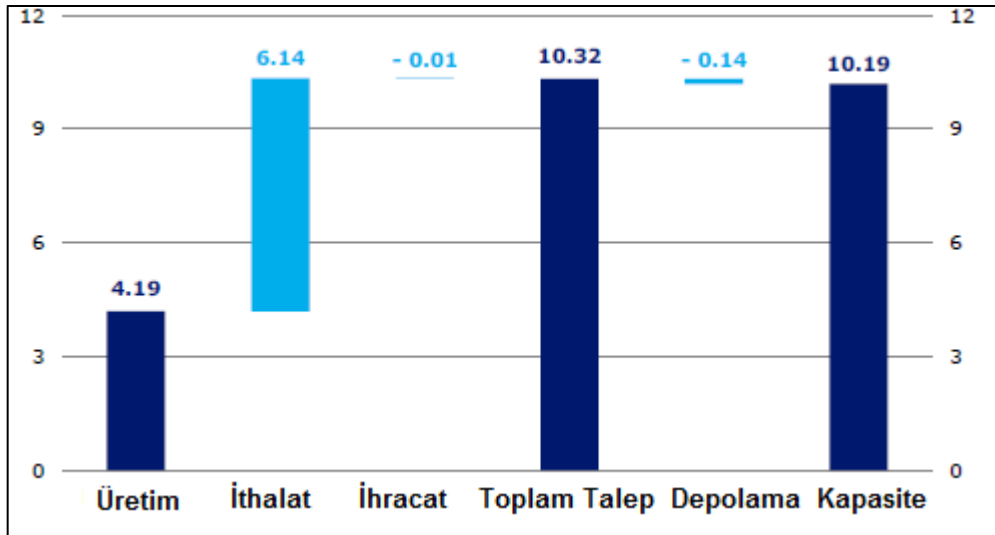
Küresel petrol ticaret hacmi 2014 yılında sabit kalmıştır. Ticaret hacminin son üç yılda ilk defa 2015 yılında artması beklenmektedir (Banchera Costa, 2015).

3.1.10.Denizyolu ile ham petrol ticareti

2014 yılında Denizyolu ile ham petrol ticaretinin yaklaşık olarak %2 büyüme ile toplam 1,95 milyar ton olması beklenmektedir. Büyümenin arkasında ki asıl etken hala Asya bölgesidir. 2014 yılının ilk yarısında Çin'in ham petrol ithalatı %10 artarak (0,6 milyon varil/güne eşit) toplam ham petrol çekiş talebi 10,3 milyon ton olmaktadır. Çin'in ham petrol ithalatındaki

büyümesinin yavaşlamasına rağmen, uzun mesafeli taşımalar Atlantik havzasında özellikle Batı Afrika ve Güney Amerika'dan Çin'in artan alımları tarafından desteklenen mesafe ayarlı talebi artırmaktadır. Aynı periyot da Çin'in rafineri kapasitesi günlük 0,7 milyon varil olarak artmıştır. Bununla birlikte düşük kullanım oranları nedeniyle, ham petrol alımı küçük bir artış göstererek 2014 yılının ilk yarısında 10,2 milyon varil olmuştur. Dolayısıyla, Çin'in toplam ham petrol talebi toplam rafineri alımını günlük 0,1 milyon varil aşmıştır. Bu fazlalık depolanmıştır. (Şekil 6). 2014 yılının ikinci yarısında ham petrol fiyatlarının düşmesi ile daha fazla ham petrol depolanmıştır. Şunu akılda tutmak gerekir ki, ham petrol stoklama ham petrol tanker talebine kısa süreli olarak yarar sağlamakta olmakla birlikte, stok eritme sıklıkla daha sonra meydana gelmektedir. Bu stoklanan ham petrolün Tianjin gibi Çin'in stratejik petrol rezervlerinde mi yoksa yeni veya var olan rafinerilerin stoklarını opera etmek için mi kullanıldığı bilinmemektedir (Danish Ship Finance, 2014).

Çin ham petrol ithalatı 2014 yılının ilk yarısında %10 artmıştır. Depolama kapasitesi günlük 140.000 varil artmıştır



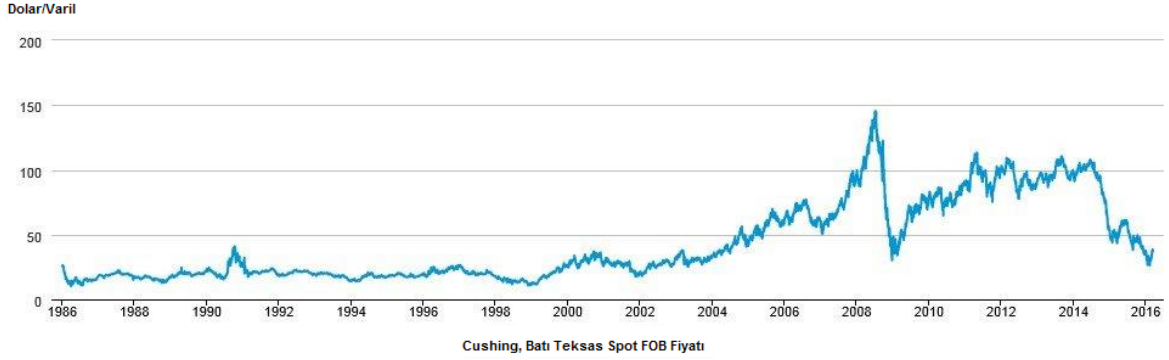
Şekil 6. Çin ham petrol ithalatı, (Danish Ship Finance, 2014)

Şu anda, Atlantik havzasında ABD'de artan ham petrol üretimi nedeniyle ivme kazanan bir ham petrol fazlalığı yaşanmaktadır. Amerika dahili üretimini absorbe etmek için özellikle Batı Afrika, Avrupa ve şimdi de Güney Amerika'dan ham petrol ithalatını kesmiştir. Amerika hala ihracatın yasaklanması ve ham petrol bolluğu nedeniyle rafineri kapasitesinin maksimum seviyeye ulaşması nedeniyle sıkıntı çekmektedir. Sonuç olarak, ABD ham petrol üreticileri ihracat yasağını aşmak için çalışmaktadırlar. Kısa vadeli çözüm olarak ham petrol Kanada'ya nakledilmiş ve bu yolla Kanada'nın ilave ham petrol ithalatı azaltılmıştır. Bur da çıkan ham petrol Kuzey denizi Brent ile kıyaslanmaktadır, en sık kullanılan uluslararası ham petrol kriteri - ABD'de üretilen ham petrol ile kabaca aynı özelliklere sahip olduğu için özellikle etkilenmiştir. Fazlalık ayrıca Libya ham petrol üretiminin dönüşü ile şiddetlenmiştir (Danish Ship Finance, 2014).

3.1.11. Ham petrol fiyatları

3.1.11.1. Batı Teksas ham petrolü (West Texas Intermediate) spot fiyatı

WTI – (hafif petrol akışı) Batı Teksas Ham Petrolü ABD'nin birkaç yerel hafif ham petrol akışının karışımından oluşur. Cushing, Oklahoma, geniş boru hatlarının, depolama tesislerinin yer aldığı rafineriler ve tedarikçilere kolay erişim sağlayan önemli bir aktarma noktasıdır. Ham petrol akışı Cushing'e tüm yönlerden gelmekte olup buradan düzinelerce boru hattından dışarıya nakledilmektedir. Kuzey Amerika'da ham petrol fiziki teslimatında fiyatlandırma mekanizması olarak, WTI fiyatı genellikle fiziksel pazarda kullanılmaktadır (CME GROUP, 2013).



Şekil 7. 1986-2016 Batı Teksas spot petrol fiyatı (<http://www.eia.gov>)

Batı Teksas Ham petrol fiyatı 2005 yılına kadar USD 50 seviyelerin altında seyretmiştir. 2005 yılından itibaren 2008 yılına kadar fiyatlar artarak USD 150 seviyelerine yükselmiş ve küresel krizin etkisiyle 2009 yılında tekrar USD 50 seviyesinin altına düşmüştür. 2010-2014 yılları arasında USD 100 seviyesinin üstüne çıkmış ve 2014 itibarı ile tekrar düşüşe geçmiştir. Ocak 2016 itibarı ile ise USD 30 seviyelerine kadar gerilemiştir.

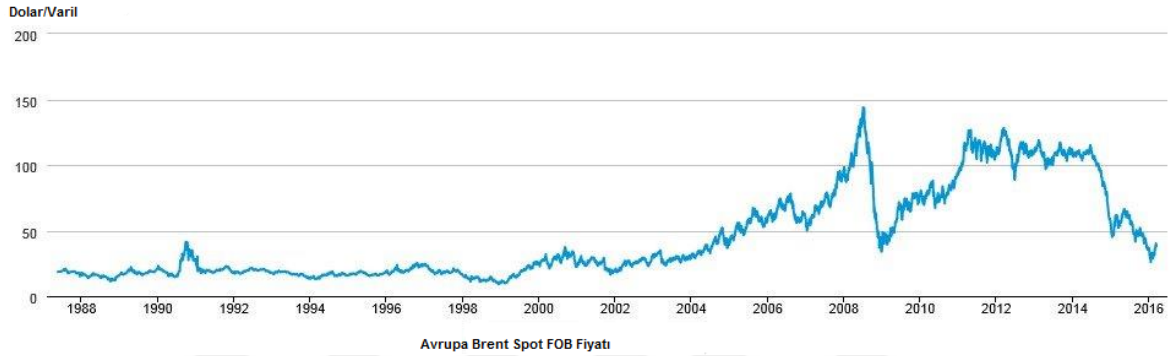
3.1.11.2. Avrupa Brent petrolü spot fiyatı

Dünyadaki en kaliteli petrol çeşidi olan Teksas Ham Petrolünden sonra ki en yüksek kaliteye sahip petrol çeşidi Brent Petrolüdür. İngiltere ve Norveç arasında yer alan Kuzey Denizinden çıkarılan Brent Petrolü İskoçya'da Sullom Voe terminalinde işlenmektedir.

Brent Petrol, kalitesi sebebiyle uluslararası standart olarak kabul edilmektedir. Uluslararası Petrol Piyasasının oluşturulmasında ve Petrol Fiyatlarının belirlenmesinde önemli bir yere sahip olan Brent Petrol Altın fiyatlarını da en çok etkileyen yatırım aracıdır.

Ham petrol zaten genel olarak gerek kısıtlı doğal kaynak oluşu gerekse tüm dünyanın çeşitli sektörlerde kullandığı ikamesiz ham madde oluşu sebebiyle oldukça değerli bir üründür. Ayrıca siyasi, ekonomik ve sosyal gündemde meydana gelebilecek gelişmelerden kısa sürede etkilenmesi ve bunu yansıtması sebebiyle de getirisi yüksek bir yatırım aracıdır.

Yatırımcının en çok tercih ettiği emtia listesinde genellikle ilk sırada yer alan petrol, gün içinde kısa vadeli olarak değişkenlik gösteren piyasa hareketleri ve ani yükselişleri ile getirisi yüksek bir yatırım aracıdır. Brent Petrol zaman zaman dünyanın en kaliteli petrolü olan Teksas Ham Petrolünden bile yüksek varil fiyatıyla yatırımcıların en çok tercih ettiği ham petrol türüdür (<http://www.brentpetrol.com>, 2015).



Şekil 8. 1986-2016 Avrupa spot petrol fiyatı, (<http://www.eia.gov>)

Brent Petrol fiyatları da Batı Teksas petrol fiyatlarında olduğu gibi yaklaşık aynı yükseliş ve düşüş trendini takip etmiş, 2014 yılı itibarı ile Brent petrol fiyatı da düşüşe geçmiş olup USD 100'ın altına inmiştir. 2015 yılında USD 50 seviyesinin altına gerilemiş ve Ocak 2016'da ise çoğunlukla USD 30 civarında seyretmiştir.

Yakıt fiyatları aşağıda yer alan şekil 9'da görüleceği gibi petrol fiyatları ile bağlantılıdır. Petrol fiyatlarında ki düşüşten sonra bu bağlantı daha dalgalı bir hal almıştır. Petrol fiyatlarındaki artış ve düşüşler doğal olarak yakıt fiyatlarını etkilemektedir. Gemilerin sefer maliyetleri içinde en fazla yer tutan giderlerden biri yakıt fiyatları olup yakıt fiyatlarındaki değişimler direk olarak gemi kazançlarını etkilemektedir. Son dönemlerde petrol fiyatlarında ki düşüşler yakıt fiyatlarında da düşüşe neden olmuş bu da gemi maliyetlerinin azalmasını sağlayarak armatörlerin kazançlarını olumlu etkilemiştir.



Şekil 9. Yakıt fiyatları ile petrol fiyatları arasında ki bağlantı, (<http://shipandbunker.com>)

3.2. Türkiye’de Petrol

3.2.1. Türkiye’de toplam ham petrol ithalatı

2005-2014 yılları arasında Türkiye’nin Ham petrol ithalatı incelendiğinde 2005 yılında 23,3 milyon ton olan ithalat 2014 yılında 17,4 milyon ton seviyelerine düşmüştür. Petrol ithalatı 2007 yılında 23,4 milyon ton iken 2008 yılında küresel ekonomik krizin etkileri ile 21,7 milyon ton ve 2009 yılında 14,1 milyon ton seviyelerine düşmüş ve krizden önceki seviyelere henüz ulaşamamıştır.

Tablo 6. 2005- 2014 Yıllarında ham petrol ithalatı (EPDK, 2008, 2009, 2010, 2012, 2015)

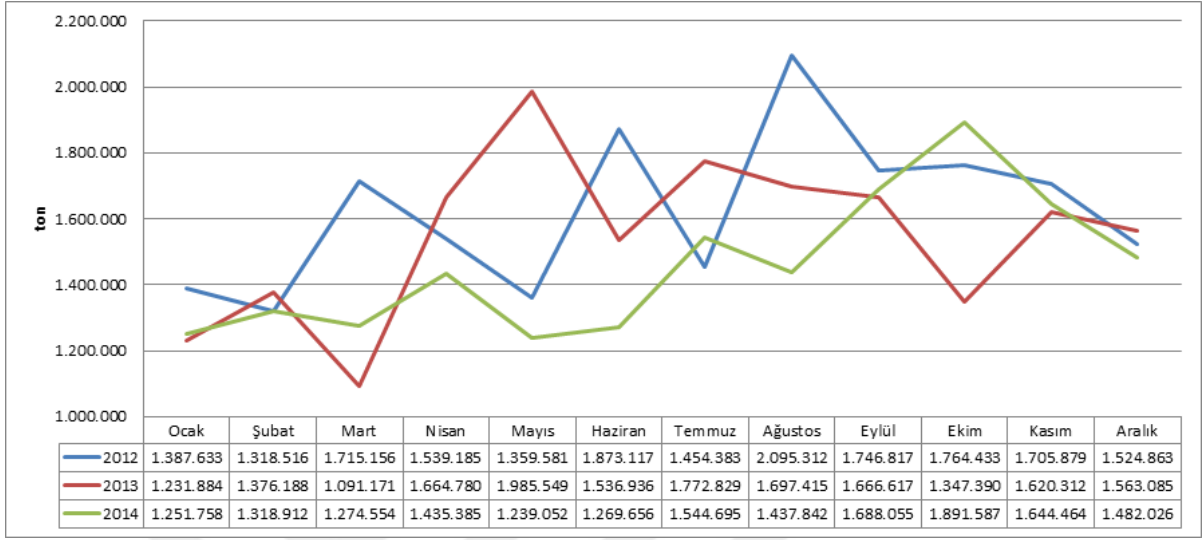
	Miktarı (milyon ton)*									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Toplam İthalat	23.390	24.063	23.445	21.743	14.192	16.837	18.092	19.485	18.554	17.478

2014 yılında rafinerici lisansı sahipleri 20,53 milyon ton ve dağıtıcı lisansı sahipleri 12,02 milyon ton olmak üzere toplamda 32,55 milyon ton petrol ithalatı gerçekleşmiştir.

2014 yılı için ürün bazında bakıldığında, toplam ithalatın yaklaşık %54'ü olan 17,47 milyon tonluk kısmını ham petrol ithalatı oluşturmaktadır. Toplamda en fazla petrol ithalatının yapıldığı ilk 3 ülke ise sırasıyla Irak, İran, Rusya Federasyonu olarak karşımıza çıkmakta olup, bu ülkelerden yapılan ithalat toplam petrol ithalatının %45'ini oluşturmaktadır.

Bununla birlikte Rusya Federasyonu ve Libya'dan yapılan ham petrol ithalatlarının önceki yıllara göre önemli ölçüde azaldığı, Azerbaycan'dan önceki yılların aksine 2014 yılında ham petrol ithalatının gerçekleşmediği, toplam ham petrol ithalatı içerisinde Nijerya'nın payının 2014 yılında oldukça yükseldiği ve 2014 yılında ham petrol temininde kaynak çeşitliliğinin önemli ölçüde arttığı görülmektedir.

* Kondensat dahil



Şekil 10. 2005- 2014 Yıllarında ham petrol ithalatı (kondensat dahil) (EPDK, 2015 a)

3.2.2. Rafinaj faaliyetleri

Rafinerici lisansı sahiplerinin ticari faaliyetleri; petrol ve petrol ürünlerinin yurt içi ve dışından temini, rafinaj sonucu üretilen ürünlerin iç piyasaya satışı ve bu ürünlerin ihracı olarak sıralanabilir. Söz konusu faaliyetlere ilişkin bilgiler aşağıda detaylı olarak belirtilmektedir.

2013 yılında yurtiçinde üretilen ve ithal edilen ham petrol miktarlarında; 2012 yılına göre sırasıyla yaklaşık %1,8 oranında artış ve %4,8 oranında azalış gözlenirken, toplam ham petrol temininde 2012 yılına göre yaklaşık %4,1 oranında bir düşüş olduğu göze çarpmaktadır.

Ülkemizde aktif olarak rafinasyon faaliyetinde bulunan rafinerici lisansı sahiplerinin işledikleri ham petrol miktarları ile rafineri kapasiteleri dikkate alındığında, rafinerilerin kapasite kullanım oranları Tablo 7’de görüldüğü üzere (ara ürünler hariç) 2012 yılı için %78,7 iken, 2013 yılı için %75,1’dir.

Tablo 7. 2011 - 2013 Yılları rafineri kapasite kullanım oranları (EPDK, 2014),

Rafineri Adı	Rafineri Kapasitesi (ton/yıl)	İşlenen Ham Petrol Miktarı (ton)			Kapasite Kullanım Oranları (%)		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
İzmit Rafinerisi	11.000.000	9.025.945	9.557.924	8.993.021	82,1	86,9	81,8
İzmir Rafinerisi	11.000.000	8.061.488	8.544.409	7.863.462	73,3	77,7	71,5
Kırıkkale Rafinerisi	5.000.000	2.955.046	3.040.175	3.231.024	59,1	60,8	64,6
Batman Rafinerisi	1.100.000	945.621	975.623	1.005.671	86	88,7	91,4
Toplam	28.100.000	20.988.100	22.118.131	21.093.178	74,7	78,7	75,1

Tablo 8. Faaliyete başlamamış rafinerici termin bilgileri (EPDK, 2014)

Rafineri Adı	İnşaata Başlama Tarihi	İnşaat Süresi	Tamamlanma Tarihi
Doğu Akdeniz Petrokimya ve Rafineri San. ve Tic. A.Ş.	06/12/2007	60 + 66* ay	06/06/2018
Star Rafineri A.Ş.	23/06/2010	60 + 40** ay	23/10/2018

2012 sonu itibarıyla; Doğu Akdeniz Petrokimya ve Rafineri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi tesise ilişkin proje hazırlık ve izin işlemlerine, Star Rafineri Anonim Şirketi ise inşaat ve mühendislik çalışmalarına devam etmektedir.

* Başvuru sahibinin talebi üzerine inşaat tamamlanma süresi, 66 ay uzatılarak toplam 126 ay olmuştur.

** Başvuru sahibinin talebi üzerine inşaat tamamlanma süresi, 40 ay uzatılarak toplam 100 ay olmuştur.

Tablo 9. Faaliyete başlamamış rafinerici kapasite bilgileri (EPDK, 2014)

Rafineri Adı	Şehir	Rafineri Kapasitesi (ton)
Doğu Akdeniz Petrokimya ve Rafineri San. ve Tic. A.Ş.	Adana	15.000.000
Star Rafineri A.Ş.	İzmir	10.000.0

3.2.3.2012, 2013 ve 2014 Yıllarında rafinerici lisansı sahiplerinin ham petrol temin miktarları (kondensat dahil)

Rafinerici Lisans Sahiplerinin son 3 yıldaki ham petrol temin kaynaklarının karşılaştırıldığı aşağıda yer alan tabloda, toplam ham petrol temininin azalma eğiliminde olduğu görülmekte olup; her ne kadar yurtiçinden yapılan ham petrol temininin payı artış eğiliminde olduğu görülse de miktar olarak bakıldığında aynı miktarlarda kaldığı görülmektedir (EPDK, 2015 a).

Tablo 10. 2012, 2013 ve 2014 Yıllarında rafinerici lisansı sahiplerinin ham petrol temin miktarları (kondensat dahil) (EPDK, 2015 a)

Temin	Miktarı (ton)			Payı (%)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Yurtiçi Temin	2.324.230	2.366.836	2.353.725	10,66	11,31	11,87
İthalat	19.484.875	18.554.156	17.477.986	89,34	88,69	88,13
Toplam Temin	21.809.105	20.920.992	19.831.711	100	100	100

3.2.4.2012, 2013 ve 2014 Yıllarında rafinerici lisansı sahiplerinin ülkelere göre ham petrol ithalatı

Rafinerici Lisans Sahiplerinin son 3 yıldaki ham petrol ithalatının karşılaştırıldığı Tabloda, toplam ham petrol ithalatının azalma eğiliminde olduğu görülmekte olup; 2014 yılı için en fazla ham petrol ithalatın yapıldığı ilk 5 ülke toplamının toplam ithalatın %90'ından fazla olduğu görülmektedir.

Rusya Federasyonu ve Libya'dan yapılan ham petrol ithalatlarının önemli ölçüde azaldığı, Azerbaycan'dan önceki yılların aksine ham petrol ithalatının gerçekleşmediği, toplam ithalat içerisinde Nijerya'nın payının 2014 yılında oldukça yükseldiği ve 2014 yılında ham petrol temininde kaynak çeşitliliğinin önemli ölçüde arttığı görülmektedir (EPDK, 2015 a).

Tablo 11. 2012, 2013 ve 2014 Yıllarında rafinerici lisansı sahiplerinin ülkelere göre ham petrol ithalatı (kondensat dahil) (EPDK, 2015 a)

Ülke	Miktar (ton)			Payı(%)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Irak	3.739.174	6.000.377	5.482.987	19,19	32,34	31,37
İran	7.560.325	5.255.664	5.194.659	38,8	28,33	29,72
Suudi Arabistan	2.822.998	2.753.686	2.014.178	14,49	14,84	11,52
Nijerya	397.161	478.269	1.719.327	2,04	2,58	9,84
Kazakistan	1.414.092	1.544.607	1.525.060	7,26	8,32	8,73
Rusya Federasyonu	2.113.284	1.461.632	606.923	10,85	7,88	3,47
Kolombiya	0	0	553.300	0	0	3,17
İtalya	257.889	264.483	176.861	1,32	1,43	1,01
Mısır	0	0	106.540	0	0	0,61
Libya	1.018.787	674.046	75.564	5,23	3,63	0,43
Yemen	0	0	22.588	0	0	0,13
Azerbaycan	161.165	121.392	0	0,83	0,65	0
Genel Toplam	19.484.875	18.554.156	17.477.986	100	100	100

3.2.5. Ocak-Ağustos 2015 dönemi ülkelere göre ham petrol ithalatı

Tablo 12'de görüldüğü üzere Ocak-Ağustos 2015 döneminde de ham petrol ithal edilen ülkelerde bir değişiklik olmamıştır. Bu dönemde Irak'tan ithal edilen ham petrol miktarı 2014 yılı boyunca ithal edilen miktardan çok daha fazla olmuştur. Rusya'dan ithal edilen miktar ise 8 aylık

dönemde 2014 yılının tamamının 2 katından daha fazla olarak gerçekleşmiştir. Ocak-Ağustos 2015 dönemi için genel toplam ise 16 milyon tona yaklaşmıştır (EPDK, 2015 b).

Tablo 12. Ocak-Ağustos 2015 dönemi ülkelere göre petrol ithalat miktarları (ton) (EPDK,2015 b)

Ülke	Ham Petrol
	Rafinerici
Irak	6.947.642
Rusya Federasyonu	1.512.248
İran	3.782.796
Hindistan	-
Suudi Arabistan	1.770.825
İtalya	209.368
Kolombiya	565.594
Nijerya	530.928
Kazakistan	480.806
Mısır	42.188
Genel Toplam	15.842.395

IV. TANKER TAŞIMACILIĞI VE TANKER PİYASALARI

4.1. Gemi

Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından “gemi” sayılır.

Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın “ticaret gemisi” sayılır (Türk Ticaret Kanunu, 931-1400).

4.2. Gemilerin Yük Cinslerine Göre Sınıflandırılması

Gemiler genel olarak aşağıdaki şekilde sınıflandırılmaktadır.

4.2.1. Petrol tankerleri

Ham petrol taşıması için dizayn edilmiş gemilerdir.

4.2.2. Dökme yük taşıyıcıları

Tahıl, gübre ve maden gibi dayanıklı dökme veya rafine edilmiş petrol ürünleri, kimyasallar ve portakal suyu dökme sıvıları taşımak için dizayn edilmiştir.

4.2.3. Genel kargo gemileri

Paketli halde ve düzenli istif edilmiş yükleri taşımak için dizayn edilmiş gemilerdir.

4.2.4. Konteyner gemileri

Standart ebatlarda okyanus konteynerlerin taşımak için dizayn edilmiş tankerlerdir.

4.2.5. Diğer gemi çeşitleri

Sıvılaştırılmış gaz tankerleri

Kimyasal tankerler

Muhtelif tankerler

Araba vapurları ve yolcu gemileri

Diğer muhtelif gemiler (<http://www.worldtraderef.com>)

4.3. Tankerler

Parlayabilen dökme sıvı yük taşımak için inşa edilmiş veya sonradan bu hale getirilmiş yük gemilerine tanker denir (<http://www.yildiz.edu.tr>).

Bu gemiler ham petrolü tanklar içinde taşımaktadırlar. 100.000 dwt'den küçük tankerler 'temiz' veya 'kirli' olarak anılmaktadırlar. Temiz tankerler benzin, gaz yağı, veya jet yakıtı gibi rafine edilmiş petrol ürünleri veya kimyasalları taşırlar. Kirli tankerler ağır yakıtları veya hampetrol taşıyan tankerlerdir. Daha büyük tankerler genellikle sadece hampetrol taşırlar (<http://www.worldtraderef.com>).

II. Dünya savaşında geliştirilmeye başlanmış 1940'larda 25.000 Dwt'den 50.000 Dwt' e kadar tankerler inşa edilmiştir. Daha sonraki yıllarda 500.000 Dwt'luk super tankerler inşa edilmiştir (<http://www.yildiz.edu.tr>).

4.3.1. Kıyı tankerleri (Coastal)

3.001 dwt – 10.000 dwt arası tankerlerdir. Sığ draft gerektiren kıyı sularda taşıma yapan küçük tankerlerdir. Kıyı tankerleri genellikle gazyağı, kalorifer yakıtı, yakıt ve kimyasallar taşımaktadır.

4.3.2. Küçük tankerler (Small)

10,001 dwt - 19,000 dwt arası tankerlerdir. Bu tankerlerde sıklıkla kıyı sularda kullanılmaktadır. Bu tankerlerde genellikle gazyağı, kalorifer yakıtı, yakıt ve kimyasallar taşımaktadır.

4.3.3. Handy veya handysize (Kullanışlı)

19.001 dwt – 25.000 dwt arası veya 10.000 – 34.999 dwt arası tankerlerdir. Bunlar çok kullanılan boyuttaki tankerler olup genellikle çok uzun seferlerde kullanılmamaktadır.

4.3.4. Medium veya Handymax (Orta boy tankerler)

25.001 dwt- 45.000 arası veya 35.000- 49.999 dwt arası tankerler olup bunlar kullanışlı daha büyük tankerlerdir.

4.3.5. Large/Long Range One (LRI) (Geniş /Uzun mesafeli tankerler 1)

45.001 – 70.000 dwt arası veya 45.000 to 79.999 arası tankerlerdir.

4.3.6. Large/Long Range Two (LRII)(Geniş /Uzun mesafeli tankerler 2)

70.001 – 100.000+ dwt arası veya 80.000 – 159.999 arası tankerlerdir (<http://www.worldtraderef.com>).

4.3.7.Aframaks

Aframax dwt'i 80.000 ile 120.000 arasında değişen orta boyuttaki tankerlerdir. Tanker adını Ortalama Navlun Değerlendirme standartları (**Average Freight Rate Assessment**) Afra'dan almaktadır. AFRA sözleşme koşullarını standardize etmek için Shell Oil tarafından 1954 yılında oluşturulmuştur. Aframaks'ların ortalama kargo taşıma kapasiteleri yaklaşık 750.000 varildir. Elverişli boyutları nedeniyle, Aframaks tankerler dünyadaki bir çok limana gidebilmektedir. Bu gemiler çok geniş limanları olmayan bölgelere veya kıyıda uzakta olana terminallerde çok geniş ve ultra çok geniş tankerleri karşılamak için kullanılırlar. Aframaks tankerler orta mesafeli ham petrol taşımaları için çok uygundur (<http://maritime-connector.com> a).



şekil 11. Aframaks tanker (<http://maritime-connector.com> a)

4.3.8.Suezmaks

Ünlü Suez kanal'dan sonra adlandırıldı, Suezmakslar dwt'leri 120.000 ile 200.000 arasında olan orta boyuttan geniş boyutta kadar olan gemilerdir. Suez kanalın kısıtlarını karşılayabilen geniş tankerler olup Suez kanalı yüklü olarak geçebilmeye kadir olan tankerlerdir. 1967'den önce suezmaksların boyuyu 80.000 dwt'e kadar sınırlı olup 1975'de maksimum 150.000 Dwt'e kadar arttırılmıştır. 2009 yılında Suez Kanalı'nın derinliğinin 18 m(60 feet) 'den 20,1 m (66 feet)'e kadar arttırılmasından sonra en fazla 200.000 Dwt 'e hatta kanalı kolayca geçebilecek boyuta kadar arttırılmıştır. Gelecek planlarda kanalın 21,3 m (70 ft) 'e kadar derinleştirilmesi önümüzdeki yıllarda suezmaks gemilerin özellikleri yeniden tanımlanmasına yol açabilir.

Suezmaks tankerler için kanalda asıl sınırlayıcı faktörler en, boy ve drafttır. Kanalda şu anda gemiler için izin verilen maksimum draft 20,1 m (66 feet) ve en 50 m (164 feet)'dir. Bunun anlamı bazı ful yüklü süper tankerlerin suez kanal'dan geçemeyip mallarının bir kısmını diğer tankerlere veya boru hattına tahliye etmelerini zorunlu kılmaktadır. Tipik bir suezmax tanker 275m (900 feet) uzunluğunda, 48 m (157 feet) genişliğinde ve 16,2 m (53 feet) derinliğinde ve 150.000 Dwt civarında olmalıdır (<http://maritime-connector.com> b).



Şekil 12. Suezmaks tanker (<http://maritime-connector.com> b)

4.3.9.VLCC ve ULCC

VLCC veya Çok Geniş Ham petrol Taşıyıcıları ve ULCC veya Ultra Geniş Hampetrol Taşıyıcıları Dünyadaki en büyük kargo gemileridir. Boyutları 250.000 Dwt'i aşan bu devasa tankerler bir seferde muazzam miktarları taşıyabilmektedirler. Süper tanker olarak bilinmekte olup bu tankerler öncelikli olarak Arap Körfezi'nden Avrupa'ya Asya'ya ve Kuzey Amerika'ya uzun taşıma mesafelerinde kullanılmaktadırlar.

VLCC 180,000 arasında 320000 DWT arasında değişen bir boyuta sahiptir. VLCC'ler çok büyük tankerler olup boyutları, 470 m (1.570 feet)'e kadar boyları, enleri 60 m (200 feet)'e kadar ve derinlikleri 20 m(66 feet)'e kadardır. Fakat bu gemilerin standart boyutları 300'den 330 m arası boyları, 58 mt enleri ve 31 m derinliğidir (<http://maritime-connector.com> c).



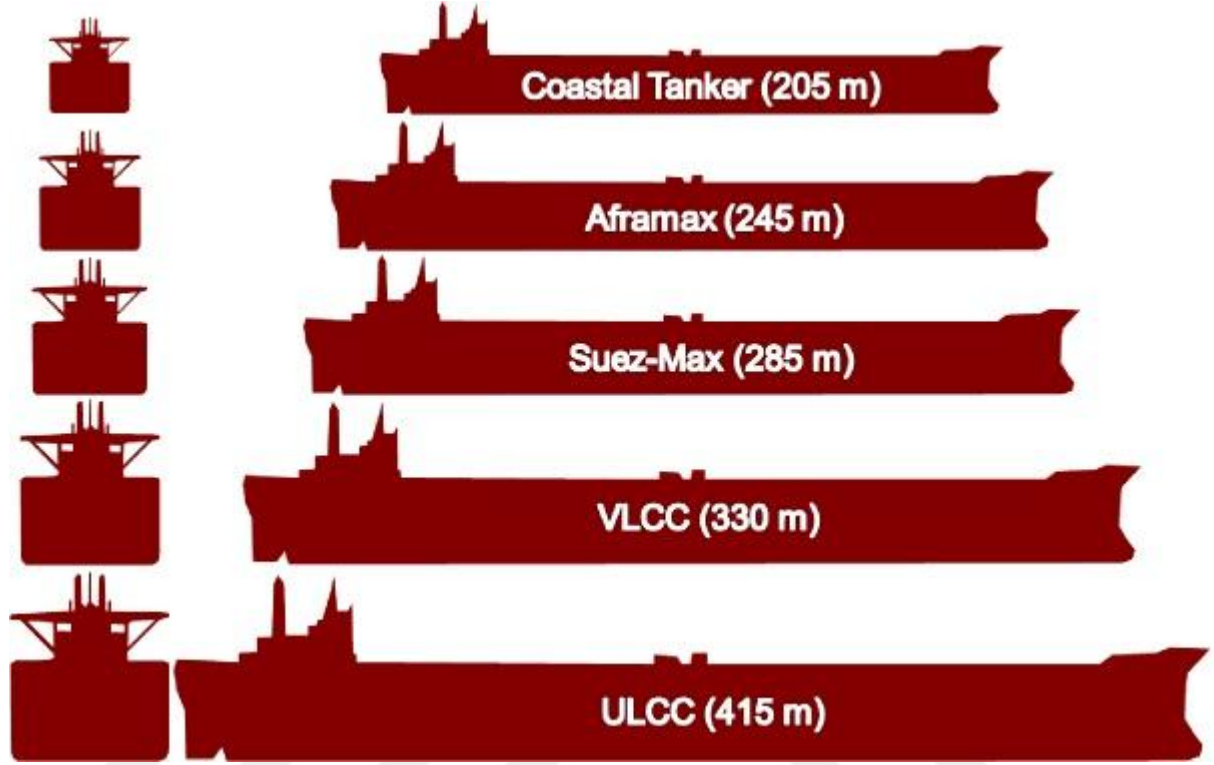
Şekil 13. VLCC tanker (<http://maritime-connector.com> c)

4.3.10.ULCC veya Ultra Geniş Ham petrol Taşıyıcıları

Dünyadaki en büyük gemiler olup boyutları 320.000 ile 500.000 dwt arasında değişmektedir. Devasa boyutları nedeniyle, özel olarak inşa edilmiş terminallere ihtiyaçları vardır. Bu nedenden dolayı onları karşılamak için yeterli donanım limitli sayıda liman bulunmaktadır. ULCC standart boyutları, 415 m boyları, 63 m enleri ve 35 m derinliği olarak inşa edilen dünyadaki en büyük gemilerdir (<http://maritime-connector.com> c)



Şekil 14.ULCC tanker (<http://maritime-connector.com> c)



Şekil 15. Tanker şeması (<http://maritime-connector.com> a)

4.4. Uluslararası Tanker Navlun Tanımı ve Hesaplamaları

4.4.1. Navlun

Navlun, malların satılabilir vaziyette ve güvenli taşınması için taşıyıcıya yapılan ödeme olarak dikkate alınabilir.

Anlaşma navlunu ton başına (1015 veya 1016 kilo) ya da diğer ticari ölçüleri başına kararlaştırılan bir oranda sabitlenmektedir.

Götürü navlun malların taşınması için anlaşılan bedel miktara bağlı olarak belirlenmez. Navlun taşınan yada teslim edilen miktara bakılmaksızın tam olarak ödenir. Örneğin yükleyici belirli bir limana 4.000 mton'a kadar yük taşımak istiyor ve taşıma için taşıyıcı ile toplam 3.000 pound'da anlaşır. O nedenle, 400 veya 4000 ton taşınabilir ve yine ödenen navlun sterlin 3.000 lumpsum olarak sabit kalır (Stevens, E).

4.4.2. WorldScale Navlun Oran Programı

Navlun oranı program kavramı 60 yaşın üzerinde olup 1939-1945 savaşı sırasında ortaya çıkmıştır.

Savaştan önce, spot tanker seferleri için navlun oranları ton başına dolar veya şilin ve peni olarak ifade edilirdi (Yirmi şilin 1 pound, bir şilin 12 peni idi) ve bu bir kiracı geniş yükleme veya boşaltma seçenekleri talep ettiğinde navlun için bir çok navlun oranında anlaşılması gerektiği anlamına gelmekteydi.

Savaş döneminde ilk olarak İngiliz Hükümeti ve daha sonra ABD Hükümeti taşımacılığa el koymuş ve Armatörler günlük kiralari oranında tazminat almışlardır.

Ancak zaman zaman, Hükümet el koyduğu tankerleri çarpışmaların sonundan gemiler serbest bırakılana kadar sefer esaslı ile büyük petrol şirketlerinin özel kullanımı için kiraliya biliyormuş. Bu gibi durumlarda, petrol şirketleri ilgili hükümete, hükümetin belirlediği bir skala veya takvime göre, yapılan sefere bağlı olarak navlun bedeli ödüyormuş.

Oranlar, liman masrafları, ihrakiye maliyetleri ve kanal giderleri düşüldükten sonra günlük net gelir aynı kalacak şekilde hesaplanırmış.

Armatörlerin yapılan seferin ne olduğuna bakılmaksızın aynı günlük net geliri elde etmeleri, işte o tanker oran programları ilkesinin başlangıcı olmuştur.

Son tanker sefer oran programı İngiliz Ulaştırma bakanlığı tarafından 1 Ocak 1946 tarihinde yayınlanmış ve bu program MOT olarak bilinirmiş. Benzer şekilde son program Amerika Birleşik Devletleri Denizcilik Komisyonu tarafından 1 Şubat 1946'dan itibaren geçerli olmak üzere yayınlanmıştır.

Aslında, hükümetin taşımacılık üzerindeki kontrolü 1948 yılına kadar devam etmiş, tanker ticareti navlun oranı programının avantajları görülmüş ve bundan dolayı serbest piyasada ki arz ve talebe bağlı olarak, system MOT veya USMC artı ve eksi oranlarda pazarlığı kapsamıştır.

1952 ve 1962 yılları arasında sivil toplum örgütleri tarafından tanker ticaretinin için bir dizi farklı program yayınlanmıştır; New York No. 1, 2 ve 3 ve Londra Intascale, ATRS ölçekler. Bu arada, Worldscale'nın tanıtımıyla, artı veya eksi yüzde oranlarının yerine doğrudan skala oranlarının navlun piyasalarında kullanılması gelenek haline geldi. Bu metot "Skala Noktası" olarak bilinmekte ve WS 100'ün anlamı basılı oranın yüzde 100'ü 100 puan veya diğer bir deyişle, yayımlanmış oranın kendisi, bazen, düz olarak Worldscale, WS 250'nin anlamı 250 puan veya yayınlanan oranın yüzde 250'si veya Ws 30'un anlamı 30 puan veya yayınlanan oranın yüzde 30'u anlamına gelmektedir. Eski yöntem ile bu artı yüzde 150 ve eksi yüzde 70'i ifade etmekteydi.

Eylül 1969'dan 1988 sonuna kadar, WS yakıt fiyatları ve liman masraflarındaki değişiklikler nedeni ile düzenli olarak revize edilmiş fakat günlük kira 1.800 USD olarak sabit kalmıştır.

Son olarak "Yeni Worldscale" 1 Ocak 1989 itibarı ile tanıtıldı. Ancak, ticarete ortaya çıkan gelenekler gereği, "yeni" sıfatı düşmüş ve şimdi genellikle WS denilince “yeni skala” Eski Worldscale" denilince önceki skala anlaşılmaktadır.

Eski Ws değiştirildiği zaman sistematik bir girişimi kurmak için uygulanabilir en iyi skalayı sağlayacak standart bir geminin boyutu ve ilgili günlük kira oranını sağlamak için bir dizi uzun denemelerin yapıldığı varsayılmaktadır. Bu denemelerin sonucunda 1990'larda kullanılmak üzere skalaya esas standart bir geminin boyutunun 75.000 mton taşıma kapasiteli ve günlük kiranın USD 12.000 olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

WS kar amacı gütmeyen Worldscale Association (London) Limited ve Worldscale Association (Newyork) INC. ortak çabası sonucunda oluşmuştur. Her şirket Yönetim komitesinin kontrolünde olup üyeleri Londra ve New York'ta önde gelen tanker brokerlik şirketlerinin üst düzey brokerlardır.

Worldscale bir abonelikte sağlanmakta ve yıllık ücreti ödeyen aboneler sadece programa değil aynı zamanda tüm değişiklikler bildirimlerine ve programda gösterilmeyen herhangi bir sefer için de fiyat istemek hakkına sahiptir (<https://www.worldscale.co.uk>).

4.4.3. Ws Hesaplama Tarzı

Tüm oran hesaplamaları standart bir gemi ile tam kargo için ton başına/USD olarak yükleme limanı veya limanları veya tahliye limanı ve limanlarından ilk yükleme limanına dönüş esas alınarak ring seferi esasları ile aşağıda yer alan faktörler dikkate alınarak hesaplanmıştır.

Tüm faktörler tamamıyla nominal olup sadece oran hesaplanması maksadıyla dikkate alınmıştır.

Sabit Kira: 12.000 usd/gün

Toplam kapasite: 75.000 ton

Ortalama servis hızı: 14,5 knot

Yakıt tüketimi:

Seyir: Günde 55 ton

Seyir dışındaki tüketimler: Ring sefer için 100 ton

Limandaki yakıt tüketimi: Seferdeki her liman için 5 ton

Kullanılan fuel oil cinsi: 380 cst

Liman zamanları: Bir sefer için yükleme limanından tahliye limanına 4 gün ; her ilave liman için ekstra 12 saat

Yakıt fiyatı 380 cst için: USD 632,44

Bu fiyat LQM Petrol servisi tarafından 1 Ekim 2012-30 Eylül 2013 dönemi için dünya ortalama yakıt fiyatı olarak açıklanan yakıt fiyatıdır.

Liman masrafları: Eylül 2013 sonuna kadar olan elde olan veriler ışığında ve 1 Ekim 2012-30 Eylül 2013 dönemindeki ortalama liman masraflarının yerel para biriminin USD'ye çevrilmesiyle dikkate alınmıştır.

Kanal Geçiş Zamanları:

Panama Kanalı için: Her transit geçiş için 24 saat

Suez Kanalı için : Her transit geçiş için 30 saat (Worldscale Association (London) Limited , 2016)

4.5. Tanker Piyasaları

4.5.1. Günlük tanker kazançları

4.5.1.1. Vlcc günlük ortalama kazançlar

VLCC/Ultra geniş petrol taşıyıcı (ULCC) segmenti, yıla zayıf başlangıç yapmasına rağmen, 2013 yılının sonlarına doğru navlun oranlarında güçlü bir büyüme karşılaşmıştır. Düşük talep (zellikle Amerika Birleşik Devletleri ham petrol ithalatı) ve son yıllardaki hızlı filo büyümesinin etkisi ile zayıf navlun oranları büyük ölçüde devam etti.

Ancak yılın sonuna doğru Çin'in ham petrol ithalatının gelişmesi ve kullanılabilir tonaj eksikliği (bir süre en düşük görülmesine rağmen) iki ana VLCC yükleme bölgesi (Basra Körfezi ve Batı Afrika) 2013 yılını sonuna doğru navlun oranlarının büyük ölçüde artmasına neden olmuştur. VLCC navlun oranlarını etkileyen diğer unsurda hurdaya giden tanker seviyesinin artmasıdır(2012 yılında 14 VLCC'nin aksine 2013 yılında 22 VLCC hurdaya gitmiştir). VLCC/ULCC spot tanker navlun oranları Kasım ve Aralık aylarında 2013 yılının diğer aylarına oranla ortalama %40'dan fazla bir artış sergilemiştir. Bu kazanç tüm zamanların en düşüğüne ulaşan armatr marjlarını desteklemiştir. Yılın ilk 10 ayında VLCC/ULCC için ortalama kazanç günlük USD 10.000 civarında olmuş, (işletme masraflarına eşit olup işletme masrafları da yaklaşık USD 10.000 civarındadır) daha sonra Kasım ve Aralık 2013'de günlük kazanç USD 40.000'dan daha fazla seviyelere yükselmiş ve 3 yıllık rekor seviyeye ulaşmıştır. Oranlar talep ve arzdaki yapısal değişikler nedeniyle tekrar düşük seviyelere gerilemiştir (Danish Ship Finance, 2014).

Tablo 13. 2005-2015 VLCC günlük ortalama kazançlar usd/gün (Clarkson Research Services, 2008, 2010, 2013, 2014 a, 2016)

Hatlar	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015-2014 %'lik Değişim
275.000 t Körfez-Avrupa	53.644	51.324	43.499	74.040	19.797	26.598	3.380	17.302	11.486	21.719	57.649	165
260.000 t Körfez-G.Kore	57.462	59.077	59.902	102.002	31.634	39.881	18.364	17.455	16.937	26.167	61.646	136
260.000 t Körfez-Japonya	60.660	61.759	61.726	105.036	31.186	41.760	18.212	17.904	17.710	27.462	65.865	140
275.000 t Körfez- ABD Körfezi	45.177	49.277	42.602	71.874	19.115	23.344	2.489	13.039	8.319	29.977	68.365	128
260.000 t Batı Afrika-ABD Körfezi	65.952	71.128	55.044	100.691	43.097	49.502	25.709	25.730	22.665	39.442	76.160	93
260.000 t Batı Afrika-Doğu	52.438	55.136	50.203	82.951	35.013	53.049	19.508	30.899	25.880	32.389	72.151	123
280.000 t Körfez-Kızıl Deniz	68.798	69.248	69.952	118.415	44.638	60.326	38.261	17.668	15.454	38.648	76.407	98
280.000 t Akdeniz-İngiltere/Kıta *	81.951	89.955	70.337	128.474	58.558	82.299	50.685	68.734	-	-	-	-

Tabloda da görüldüğü üzere 2014 yılında bütün hatlarda kazançlar bakımından %50'yi aşan toparlanma söz konusu olmuştur. Ayrıca 2015 yılı VLCC tanker armatörleri için 2008 yılından sonra en kazançlı yıl olmuş olup bazı hatlarda kazançlarda 2014 yılına göre % 150 civarında artışlar sağlanmıştır.

* 2013 ve 2014 yıllarında Akdeniz-İngiltere Kıyıları hattı için bir değer yayınlanmamıştır.

4.5.1.2. Suezmaks günlük ortalama kazançlar

Suezmax spot market navlun oranları yıl sonuna doğru hafif bir artış ile, yıl boyunca nispeten zayıf kalmıştır. Düşük seviyeler ağırlıklı olarak piyasada arz tarafındaki baskıya ve ABD'nin Batı Afrika'dan ham petrol ithal etmemesi ve yıl boyunca Libya yüklerinin olmamasından kaynaklanan düşük talebe dayandırılmaktadır. Diğer segmentlerde olduğu gibi, 2013 yılının sonuna doğru özellikle Akdeniz, Karadeniz ve Batı Afrika (Clarkson Research Services, 2014b), market koşullarındaki düzelme, ve kısmen VLCC segmentindeki yüksek navlun oranları yükleyicileri yüklerini bölmeye teşvik etmiş (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü, 2013) ve navlun oranların toparlanmasını sağlamıştır. Bu şekilde Batı Afrika-Karayıpler/Kuzey Amerika Doğu Kıyıları rotasında tanker işletme oranları Kasım ayında %25 artarak Ws 60'a ulaşmış ve Batı Afrika-Kuzey Batı Avrupa rotası için oranlar %24 artarak Ws 62 puana ulaşmıştır (Unctad, 2014).

Tabloda da görüldüğü üzere 2014 yılında suezmaks tankerlerdeki kazançlar VLCC'de olduğu gibi 2013 yılına göre daha iyi bir kazançla tamamlanmıştır. Ancak 2015 yılı suezmaks tankerler içinde 2008 yılından sonra ki en iyi yıl olmuş kazançlar 2014 yılına oranla %50'den daha fazla artmıştır. Ancak VLCC tankerler kadar bir kazanç sağlanamamıştır.

Tablo 14. Suezmaks tanker günlük ortalama kazançlar usd/gün (Clarkson Research Services, 2008, 2010, 2013, 2014 a, 2016)

Hatlar	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2014-2015 % 'lik Değişim
135.000 t Akdeniz-Akdeniz	63.012	58.808	49.369	87.681	31.391	36.301	25.110	18.879	16.776	30.796	50.292	63
130.000 t Batı Afrika-ABD Kıyıları	45.127	47.386	39.560	65.588	25.031	26.217	13.324	14.937	14.245	24.785	40.265	62
130.000 t Körfez-Güney Çin*	45.071	41.358	39.045	65.548	24.545	26.895	14.800	22.366	-	-	-	-

* 2013, 2014 ve 2015 yıllarında Körfez-Güney Çin hattı için bir değer yayınlanmamıştır.

4.5.1.3. Aframaks günlük ortalama kazançlar

Aframax spot navlun oranları da yıl sonuna doğru hafif bir iyileşme ile birlikte zayıf seyretmiştir. Türk boğazlarındaki fazla beklemeler, kullanılabilir tonajın kısıtlı olması ve Karahipler ve Akdeniz'deki talep artışı bu artışın asıl nedeni olmuştur. Sağlam artış, Karahip-Karahip /Kuzey Amerika'nın Doğu Kıyıları rotasında spot Aframaks navlun oranlarında Aralık 2013 'de %50'lik artış ile , Ws 155 puan ve Aralık 2012 %70 artış ile tescillenmiştir. Spot piyasa kazancı, 2013 yılının ilk üç çeyreğinde düşük seyretmiş, günlük ortalama USD 10.395 civarında olmuş ve 2012 yılının aynı dönemleri ile benzer seviyede olmuştur. Bunun tersine, ortalama kazanç Aralık ayında günlük USD 34.000'a yükselmiş ve Ocak 2014'de günlük USD 50.000'ı aşmıştır. Ancak, yüksek navlun oranlarının devamlılığı sağlanamamış ve günlük kazanç Şubat 2014'de yaklaşık USD 13.000'a düşmüştür (Unctad, 2014).

Yılın tamamını değerlendirdiğimizde diğer boyutta olan tankerlerde olduğu gibi 2014 yılı 2013 yılından tanker kazançları açısından aframaks tankerler içinde iyi bir yıl olmuştur. Bazı hatlarda kazançlar bir önceki yıla oran ile 2 katına çıkmıştır. Tabloda da görüldüğü üzere 2015 yılında aframaks tanker kazançlarında 2014 yılına göre genel olarak %50'ye yakın kazançlar sağlanmıştır. VLCC, suzmaks, aframaks tankerler değerlendirildiğinde aframaks tanker kazançlarında 2015 yılında artış olsa da diğer tankerlere oranla kazanç daha az sağlanmıştır.

Tablo 15. Aframaks tanker günlük ortalama kazançlar usd/gün (Clarkson Research Services, 2008, 2010, 2013, 2014 a, 2016)

Hatlar	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2014-2015 %'lik Değişim
80.000 t Körfez-Doğu	39.691	33.071	30.688	38.045	14.330	24.246	12.720	15.618	14.185	23.075	34.158	48
80.000 t Akdeniz-Akdeniz *	39.383	33.824	31.358	50.637	16.674	27.687	13.562	9.106	9.185	22.814	35.473	55
80.000t Akdeniz-ABD Kıyıları	43.413	40.106	36.825	50.924	19.869	22.209	13.926	15.649	15.525	22.059	32.430	47
80.000t İngiltere/Kıta-İngiltere/Kıta	46.748	41.986	38.154	68.511	12.164	26.179	18.599	9.398	11.633	23.216	39.729	71
80.000t İngiltere/Kıta-ABD Kıyıları	43.709	41.277	36.623	50.587	18.339	18.457	12.924	16.710	17.958	22.581	32.121	42
80.000t Karayipler-ABD Körfezi	34.549	34.183	28.641	36.172	13.120	30.910	8.225	12.558	16.508	25.960	36.522	41
80.000t Endonezya-Japonya	41.209	38.509	33.648	38.513	11.537	22.962	8.007	13.741	14.076	23.060	36.904	60

4.5.2. Tanker Navlun Oranları

Tanker segmentinde navlun oranları 2013 yılında zayıf kalmış, ham petrol ve ürün sektörlerinde tarihsel olarak düşük seviyelere ulaşmıştır. Tablo 3.3’de yansıtıldığı gibi, Baltık Tanker Değişim Endeksleri 2009 yılından bu yana düşüş trendini sürdürmektedir. Ortalama Kirli Tanker İndeksi (Dirty Tanker Index) 2013 yılında 2012 yılındaki 720 puan ile karşılaştırıldığında yüzde 10,42 düşüş ile 645 puana gerilemiştir. Ortalama Baltık Temiz Tanker İndeksi (Clean

* 2012-2013-2014 Akdeniz-Akdeniz değerleri Sidikerir-Trieste ve Essider-Fos değerlerinin ortalaması alınarak belirlenmiştir.

Tanker Index) 2013 yılında 2012 yılındaki 643 puan ile karşılaştırıldığında 607 puana gerilemiş, 2012 yılına göre ortalama yüzde 5,6 oranında düşmüştür.

Bu düşüşe esasen, nispeten devam eden zayıf talep ve etkili gemi fazlalığı gibi tanker piyasa koşullarındaki denge eksikliği neden olmaktadır.

4.5.3.Navlun oranları ve farklı tanker pazarları için kazançlar

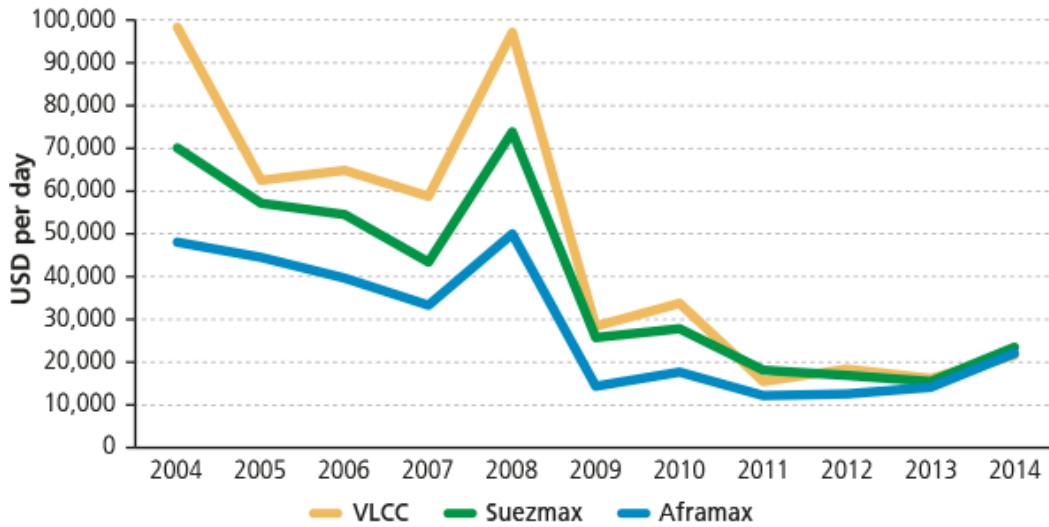
2013 yılının ilk 10 ayı boyunca, tanker piyasasında navlun oranları işletme maliyetlerinin altındaki seviyelere düşerek, 20 yıl içindeki en zayıf performansa ulaştı. Tanker piyasalarının VLCC, Suezmaks ve Aframaks segmentleri ortalama günlük getirilerinde 2012 yılı ile karşılaştırıldığında yüzde 15 ila yüzde 20 oranında düşüş göstermiştir. (Barry Rogliano Salles, 2014). Çin'in ithalat artışına rağmen, Amerika Birleşik Devletleri'nin kendi kendine yetmesi nedeniyle oluşan düşük talep ve Doğu bölgelerine Batı'dan petrol arıtma endüstrisinin transferi navlun oranları etkilenmiş ve büyüyen tonaj arzının filo kullanımını olumsuz etkilemesi ile mücadele edilmek zorunda kalınmıştır.

Ancak yılın sonuna doğru, kış talebi, Çin'in yüksek talebi, hava şartları ile bağlantılı Türk boğazlarındaki gecikmeler ve daha yavaş filo büyümesi birleşimi fiyatların yükselmesine ve Baltık Kirli Tanker İndeksi'nin (Baltic Dirty Tanker Index) 1.000'lerin üzerinde dalgalanmasına neden olmuştur. Oranlardaki ani yükselişe rağmen, kaydedilen kazanç kısa ömürlü olmuştur. Kapasite fazlalığı hala endişe kaynağı olmaya devam etmekte olup navlun oranlarının toparlanmadan önce azaltılması gerekmektedir.

Yıl boyunca yakıt fiyatlarındaki düşüş olumlu bir nokta olmuş, 2013 yılında ortalama USD 593 (roterdam) olan yakıt fiyatı 2012 yılındaki USD 638 ile karşılaştırıldığında çoğu tanker piyasalarındaki günlük kazançları desteklemiştir. Günlük kazançları aynı zamanda gemilerin hurdaya gidişi (2013 yılında 8 milyon dwt hurdaya gitti, 2003 yılından beri en yüksek seviye), yeni gemilerin teslimlerinin gecikmesi veya iptal edilmesi (Yaklaşık olarak 2013 yılında teslim

edilecek siparişlerin %50 si), gemilerin yerlerinin değiştirilmesi, maliyet azaltma çabalarının ve arz kontrolünün bir parçası olan düşük seyir hızları desteklemiştir.

2014 yılının ilk çeyreği boyunca, ham petrol tanker marketi büyük oranda gemi fazlalığından mustarip olmuştur. Ancak Aframax ve Suezmax navlun oranları 2008 yılından bu yana en yüksek aylık ortalamalardan birini ulaşmasıyla ham petrol tanker marketini önemli ölçüde güçlendirmiştir. Güçlü temellerin birleşimi (Çin'in ham petrol ithalat talebinin ve Batı Afrika'dan Asya'ya uzun mesafeli ham petrol ithalatı hacminin artması) ve mevsimsel faktörler (özellikle Atlantik havzasındaki hava şartlarına bağlı gecikmeler) ilk çeyreğin başlarında önemli bir artışa yol açmıştır. Yüksek navlun oranları sürdürülememiş ve Çin'in ham petrol ithalatının yavaşlaması ve mevsimsel faktörlerin geçmesi sonucu Mart 2014 süresince devam edememiştir. Bu zayıflık 2014 yılının ikinci çeyreğine kadar devam etmiştir (Unctad, 2014).



Şekil 16. 2004-2014 tanker piyasaları (BIMCO, 2014)

4.5.4. Baltık tanker indeksi

Baltık Borsası küresel denizcilik pazarının merkezinde yer alan bir üyelik organizasyonudur.

Baltık Borsası tarafından kullanılan endeks modeli Baltık Navlun Endeksi (bugünün Baltık Kuru Yük Endeksi) lansmanı ile 1985 yılında kurulmuştur ve dünyanın ilk geleceğe yönelik navlun endeksinin (BIFFEX) belirlenmesinde kullanılmıştır. Bu süre boyunca birkaç küçük değişiklik olmasına rağmen, model esasen başlangıçtan beri aynı kalmış ve dünyadaki bağımsız brokerların profesyonel değerlendirmelerine sonucu istenilen rotaların için belirlediği market seviyeleri ne duyulan güven devam etmektedir.

Baltık Borsası tarafından belirlenen sayılar aslında navlun piyasalarında neler olduğu anlayışına dayanmaktadır.

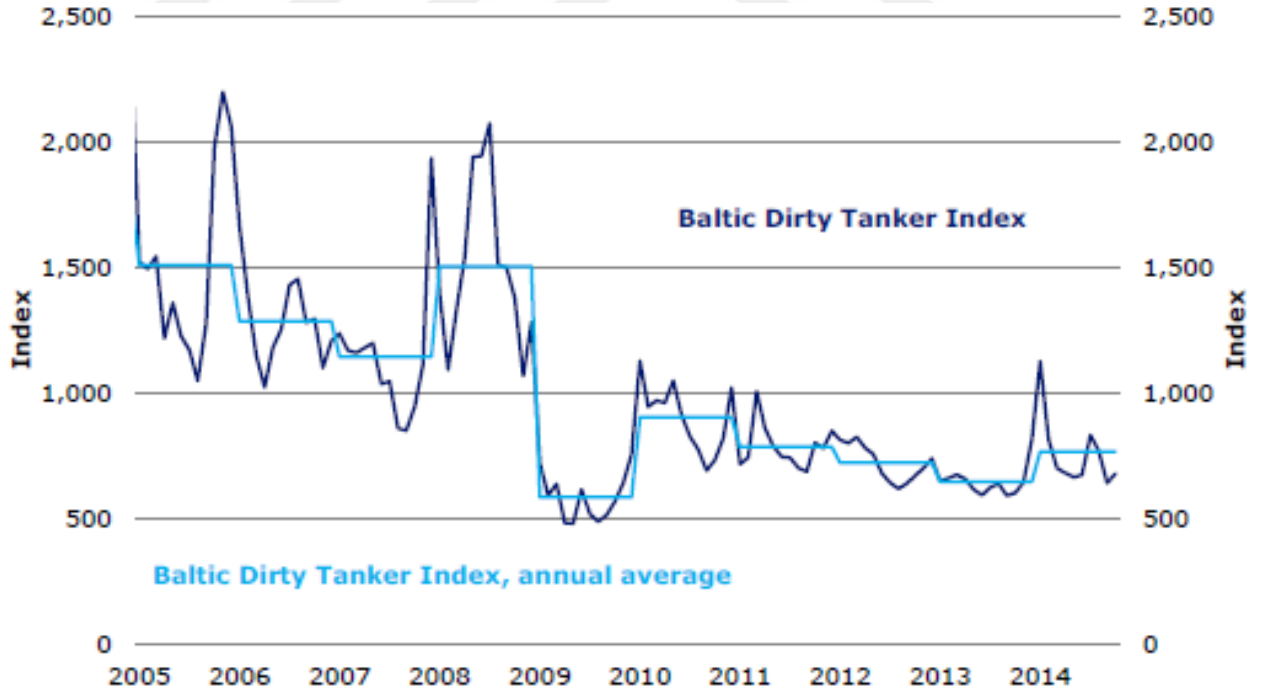
Baltık Borsası indeksi yaygın olarak kullanılan armatörler, kiracılar ve navlun tüccarları tarafından güvenilen bağımsız market değerlendirmesidir. Endeks sadece multi-milyon dolarlık geleceğe yönelik navlun (FFA) değerini belirlemekte değil aynı zamanda endeks bağlantılı navlun sözleşmeleri ve dönemlik kiralamalarda kullanılmaktadır (<https://www.balticexchange.com>).

Bu yüzden Baltık Tanker indeksi market değerlendirmelerinde önemli bir göstergedir. 2008-2013 yılları arasında ki Baltık Tanker Kirli Ürün indeksi incelendiğinde 2008 yılında 1.510 seviyelerinde olan indeks 2008 küresel ekonomik krizinin etkisiyle 2009 yılında 581 seviyelerine gerilemiştir. 2014 yılının ilk yarısında ise 774 seviyelerinde seyretmektedir.

Baltık Tanker Temiz Ürün indeksi incelendiğinde kirli ürün indeksinde olduğu gibi o da 2008 küresel ekonomik krizinden çok büyük oranda etkilenmiş ve 2009 yılında büyük kayıplarla 1.155 seviyelerinden 485 seviyelerine gerilemiştir. 2014 yılının ilk yarısında ise 574 seviyelerinde seyretmektedir (Unctad, 2014).

Tablo 16. Baltık tanker endeksi (Unctad, 2014)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Yüzdelik Değişim (2013/2012)	2014 (Yılın İlk Yarısı)
Kirli Ürün Tanker Endeksi (Dirty Tanker Index)	1.510	581	896	782	720	645	- 10	774
Temiz Ürün Tanker Endeksi (Clean Tanker Index)	1.155	485	732	721	643	607	- 6	574

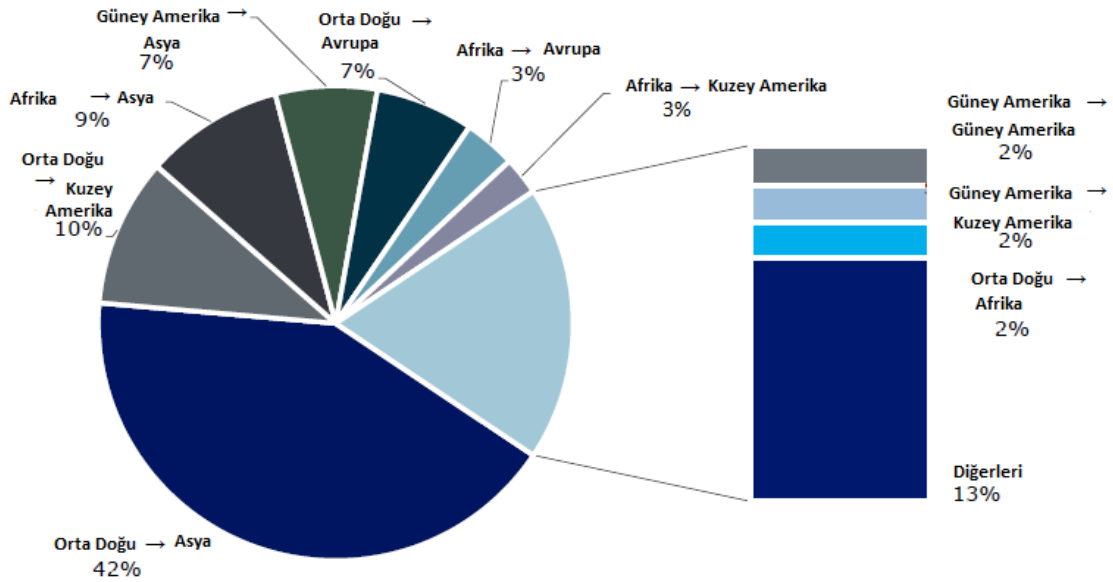


Şekil 17. 2005-2014 Baltık tanker endeksi (Danish Ship Finance, 2014)

4.6. Tanker Taşımacılığı

4.6.1. Başlıca petrol tankeri ticareti

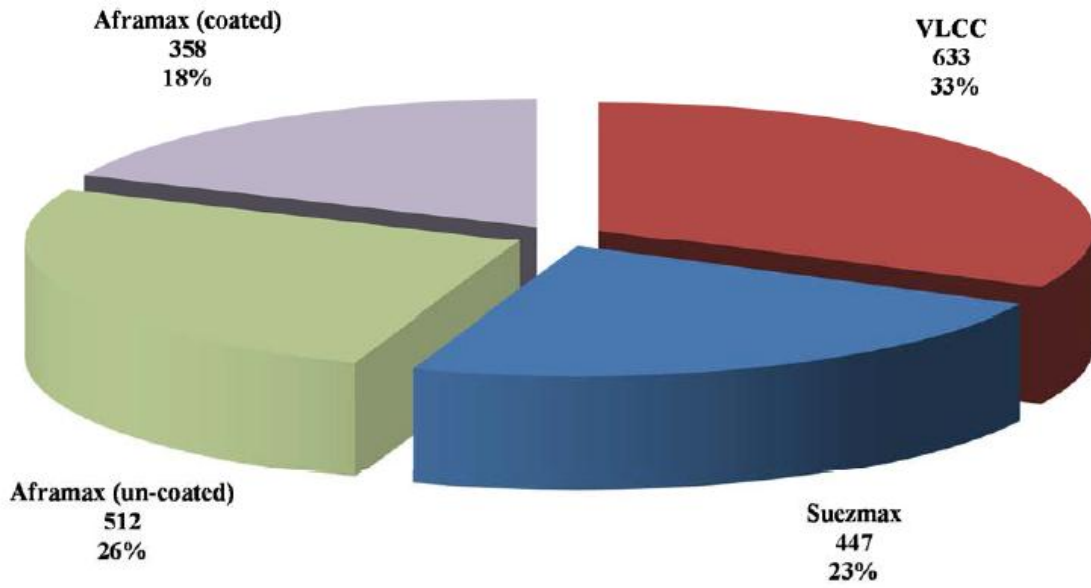
Tanker taşımacılığındaki en büyük pay %42 ile Orta Doğu'dan Asya'ya yapılan taşımaları kapsamaktadır. Bunu %10'lu pay ile Orta Doğu'dan Kuzey Amerika'ya yapılan taşımalar takip etmektedir. Orta Doğu'dan Avrupa'ya yapılan taşımalar ile Güney Amerika'dan Asya'ya yapılan taşımalar eşit olup toplam taşımacılığın %7'si olmaktadır.



Şekil 18. Petrol tankeri ticaret rotası (Banchera Costa , 2014)

4.6.2.Dünya tanker filosu

Boyutlarına göre Ham petrol Tanker Filosu – Birim Sayısına göre
(78.000 Dwt'in üzeri kaplamalı ve kaplamasız birimler)

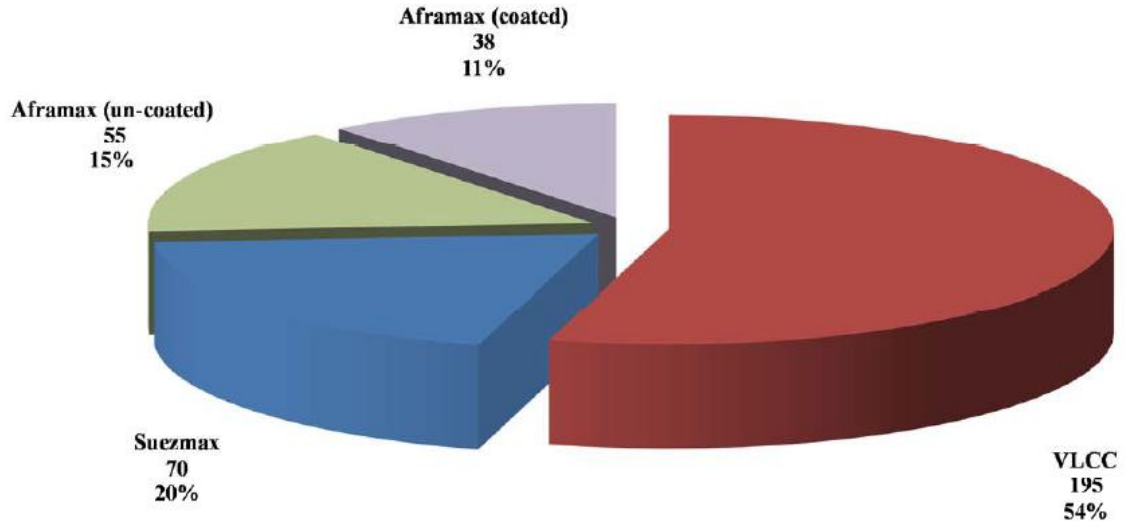


Şekil 19. Boyutlarına göre Hampetrol Tanker Filosu – Birim Sayısına göre (Banchera Costa , 2014)

Şu anda yaklaşık 630 ticari VLCC ve yaklaşık takriben 450 Suezmaks bulunmaktadır. Aframaks filosu yaklaşık 870 birim ile birlikte en geniş filo olup bunun 360'ı veya yaklaşık %40'ı ticari olarak kullanılmasa da tank kaplamasına sahiptir (Banchera Costa , 2014).

4.6.3. Boyutlarına göre ham petrol filosu – dwt’e göre

(Temmuz 2014, 78.000 Dwt’in üzeri kaplamalı ve kaplamasız birimler, milyon dwt)



Şekil 20. Boyutlarına göre ham petrol filosu – Dwt’e göre (Banchera Costa , 2014)

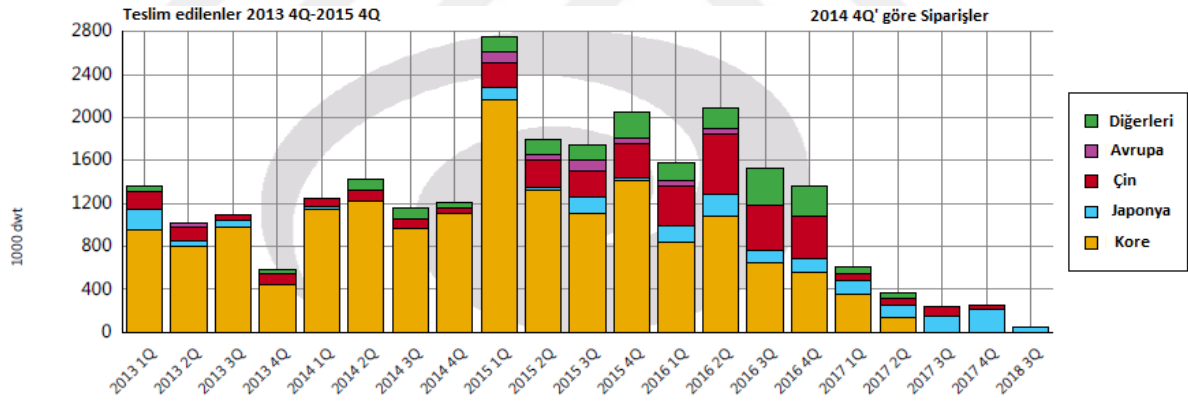
VLCC filosunun toplam kapasitesi 195 milyon dwt’dir. Toplam suezmaks kapasitesi yaklaşık 70 milyon dwt’dir. Sayıca 870 birimi ile en geniş filo olan aframaks filosunun toplamı 94 milyon dwt olup, 38 milyon dwt’i tank kaplamasına sahiptir (Banchera Costa , 2014).

4.7. Gemi Siparişleri

4.7.1. 25.000-59.999 DWT arası tankerler

4.7.1.1. Teslim ve sipariş edilen gemiler

25.000 ile 59.999 Dwt arasında teslim alınan ve sipariş edilen tonajların yaptırılmasında 2016 yılına kadar en fazla Kore tersaneleri tercih edilmiştir. 2016 yılından sonrasına baktığımızda siparişler giderek düşmekte ve daha çok Japonya tersanelerinin tercih edildiği görülmektedir. 2013-2018 yılları arasına baktığımızda aşağıda yer alan grafikte görüleceği üzere 2014 yılının son çeyreğinde siparişler artmış ve daha sonra azalarak devam ettiği görülmektedir.



Şekil 21. 25.000-59.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemiler (RS Platou Shipbrokers, 2014)

4.7.1.2. Teslim edilen ve sipariş edilen gemi sayısı

Sayı olarak baktığımız da 25.000 ile 59.999 Dwt arasında teslim edilen tonaj sayısı 2013 yılında toplam 84 tane, 2014 yılında 48 tanedir. Siparişlere baktığımızda aşağıda yer alan tablo da

görüreceği üzere 2018 yılının sonuna kadar toplam 367 tane gemi siparişi verildiği görülmektedir.

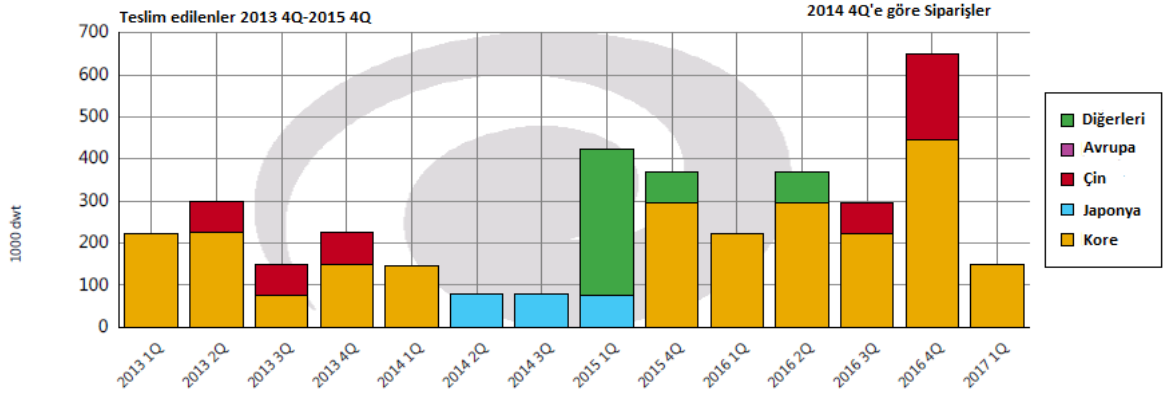
Tablo 17. 25.000-59.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemi sayısı (RS Platou Shipbrokers, 2014)

	Teslim edilenler 2013					Teslim edilenler 2014					Siparişler				
	1Q	2Q	3Q	4Q	Total	1Q	2Q	3Q	4Q	Total	2015	2016	2017	2018	Total
Kore	19	16	20	9	64	23	25	20	24	92	127	68	11	-	206
Japonya	4	1	2	-	7	1	-	-	-	1	11	16	20	1	48
Çin	4	3	1	2	10	2	3	2	1	8	22	41	8	-	71
Avrupa	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	6	2	-	-	8
Diğerleri	1	-	-	1	2	-	2	2	1	5	14	21	2	-	37
Toplam	28	21	23	12	84	26	30	24	26	106	180	148	41	1	370

4.7.2. 60.000-79.999 Dwt arası tankerler

4.7.2.1. Teslim ve sipariş edilen gemiler

60.000-79.999 Dwt arasında sipariş edilene ve teslim edilen tonaja dwt olarak baktığımızda 2014 yılının ikinci ve üçüncü çeyreğinde teslim edilen gemi tonajının azaldığı ve teslim edilen tüm gemilerin Japonya tersanelerinde yapıldığı görülmektedir. 60.000-79.999 Dwt arasında sipariş edilen tanker oranı 2014 yılın dördüncü çeyreğinden itibaren aşağıda yer alan grafikte de görüleceği üzere artmaya başlamıştır.



Şekil 22. 60.000-79.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemiler (RS Platou Shipbrokers, 2014)

4.7.2.2. Teslim edilen ve sipariş edilen gemi sayısı

Sayı olarak baktığımızda 2013 yılında toplam 12 tane ve 2014 yılında toplam 4 tane gemi teslim edilmiştir. Piyasada bu boyuttaki gemilerin tercih edilmesi nedeniyle aşağıda yer alan tablodan da görüleceği üzere 2014-2016 yılları arasında toplam 31 tane sipariş verilmiştir.

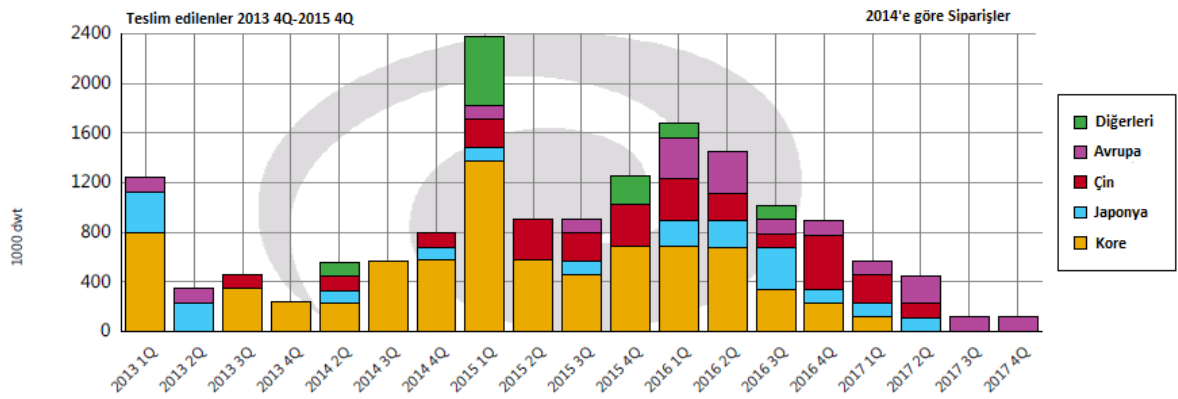
Tablo 18. 60.000-79.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemi sayısı (RS Platou Shipbrokers, 2014)

	Teslim edilenler 2013					Teslim edilenler 2014				Siparişler			
	1Q	2Q	3Q	4Q	Total	1Q	2Q	3Q	Total	2015	2016	2017	Total
Kore	3	3	1	2	9	2	-	-	2	4	16	2	22
Japonya	-	-	-	-	-	-	1	1	2	1	-	-	1
Çin	-	1	1	1	3	-	-	-	-	-	4	-	4
Avrupa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diğerleri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	1	-	7
Toplam	3	4	2	3	12	2	1	1	4	11	21	2	34

4.7.3.80.000-124.999 DWT arası tankerler

4.7.3.1. Teslim ve sipariş edilen gemiler

80.000-124.999 DWT arasındaki teslim edilen ve sipariş edilen tonaja dwt olarak baktığımızda 2013 yılında teslim edilen miktarın özellikle ikinci ve son çeyrek çok azaldığını görmekteyiz. Teslim edilen oran en fazla 2014 yılının son çeyreğinde artmıştır.



Şekil 23. 80.000-124.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemiler (RS Platou Shipbrokers, 2014)

4.7.3.2. Teslim edilen ve sipariş edilen gemi sayısı

Sayı olarak baktığımızda 80.000-124.999 DWT arasında 2013 yılında toplam 20 tane, 2014 yılında toplam 9 tane gemi teslim edilmiştir. 2017 yılının sonuna kadar ise aşağıda yer alan tabloda da görüleceği üzere 104 tane gemi sipariş verilmiştir.

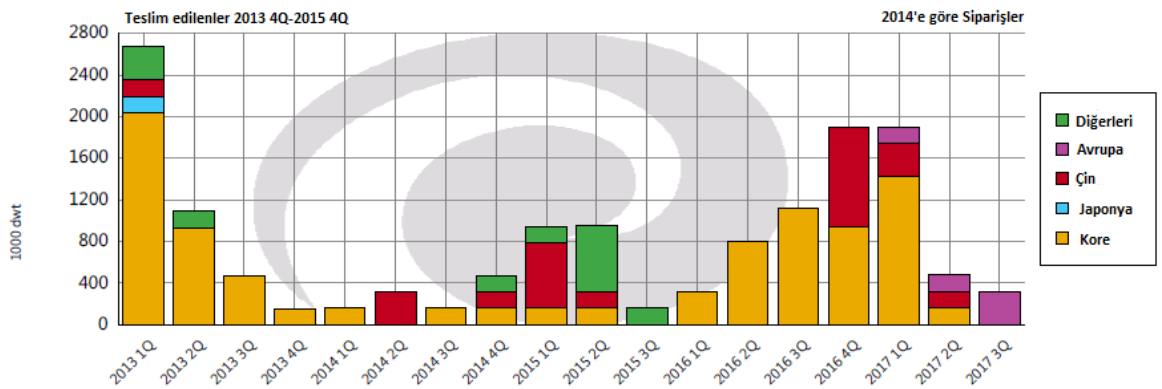
Tablo 19. 80.000-124.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemi sayısı (RS Platou Shipbrokers, 2014)

	Teslim edilenler 2013					Teslim edilenler 2014				Siparişler			
	1Q	2Q	3Q	4Q	Total	2Q	3Q	4Q	Total	2015	2016	2017	Total
Kore	7	-	3	2	12	2	5	5	12	27	17	1	45
Japonya	3	2	-	-	5	1	-	1	2	2	8	2	12
Çin	-	-	1	-	1	1	-	1	2	10	10	3	23
Avrupa	1	1	-	-	2	-	-	-	-	2	8	5	15
Diğerleri	-	-	-	-	-	1	-	-	1	7	2	-	9
Toplam	11	3	4	2	20	5	5	7	17	48	45	11	104

4.7.4. 125.000-199.999 DWT arası tankerler

4.7.4.1. Teslim ve sipariş edilen gemiler

125.000-199.999 DWT arasında teslim edilen ve sipariş edilen tonaj miktarına dwt olarak baktığımızda 2013 yılının ilk çeyreğinde 2,4 milyon dwt'den fazla gemi teslim edilmiştir. Aşağıda yer alan grafikte görüldüğü üzere hem teslim edilen gemi hem de siparişler 2013 yılından itibaren azalmaya başlamıştır.



Şekil 24. 125.000-199.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemiler (RS Platou Shipbrokers, 2014)

4.7.4.2. Teslim edilen ve sipariş edilen gemi sayısı

125.000-199.999 DWT arasında teslim edilen ve sipariş edilen tonaj sayısına baktığımızda 2013 yılının ilk çeyreğinde toplam 17 tane tanker teslim edilmiş 2013 yılı sonu itibarı ile bu sayı 28 tane olmuştur. Aşağıda yer alan tabloda görüldüğü üzere 2014 yılında toplam 4 tane teslim edilmiş 7 tane tankerde teslim edilmesi beklenmektedir. 2014-2017 arasında toplam 43 tane gemi siparişi verilmiştir.

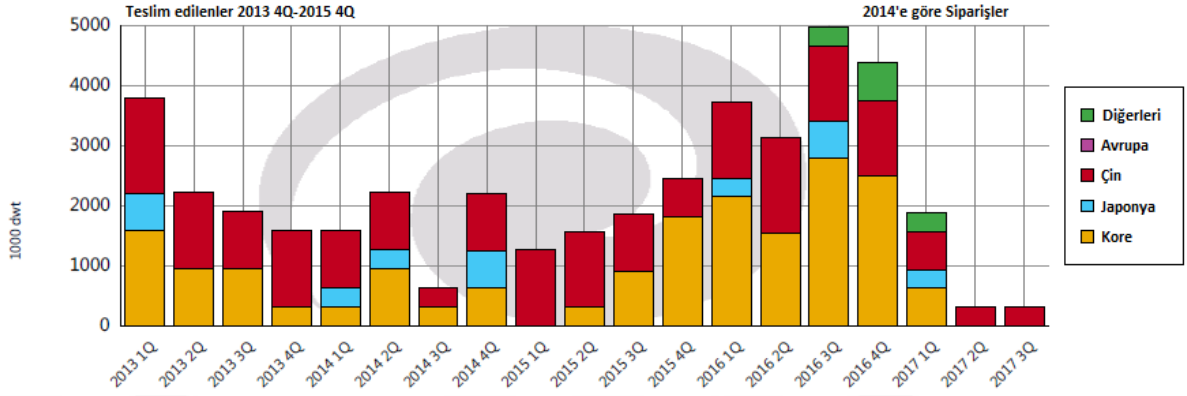
Tablo 20. 125.000-199.999 Dwt arası teslim ve sipariş edilen gemi sayısı (RS Platou Shipbrokers, 2014)

	Teslim edilenler 2013					Teslim edilenler 2014					Siparişler			
	1Q	2Q	3Q	4Q	Total	1Q	2Q	3Q	4Q	Total	2015	2016	2017	Total
Kore	13	6	3	1	23	1	-	1	1	3	2	20	10	32
Japonya	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Çin	1	-	-	-	1	-	2	-	1	3	5	6	3	14
Avrupa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
Diğerleri	2	1	-	-	3	-	-	-	1	1	6	-	-	6
Toplam	17	7	3	1	28	1	2	1	3	7	13	26	17	56

4.7.5.200.000 DWT Üzerindeki Tankerler

4.7.5.1. Teslim ve Sipariş Edilen Gemiler

200.000 Dwt üzerindeki tankerlerin teslim edilen ve sipariş edilen tonaj miktarına dwt olarak baktığımızda 2013 yılının ilk çeyreğinde 3,5 milyon dwt'nun üzerinde gemi teslim alınmıştır. 2014 ve 2015 yılında teslimatlar ve siparişler düşmüş ancak 2016 yılının üçüncü ve dördüncü çeyreğinde 4 milyon dwt'in üzerinde siparişler verilmiştir.



Şekil 25. 200.000 Dwt üzeri teslim ve sipariş edilen gemiler (RS Platou Shipbrokers, 2014)

4.7.5.2. Teslim Edilen ve Sipariş Edilen Gemi Sayısı

200.000 Dwt üzerindeki tankerlerin teslim edilen tonaj sayısına baktığımızda 2013 yılında toplam 30 tane tanker 2014 yılında ise 14 tane tanker teslim edilmiştir. Sipariş edilen tonaj sayısına baktığımızda aşağıda yer alan tabloda da görüldüğü üzere 2014 – 2017 yılları arasında toplam 87 tane tanker siparişi verilmiş olup en fazla sipariş verilen tanker boyutudur.

Tablo 21. 200.000 Dwt üzeri teslim ve sipariş edilen gemi sayısı (RS Platou Shipbrokers, 2014)

	Teslim edilenler 2013					Teslim edilenler 2014					Siparişler			
	1Q	2Q	3Q	4Q	Total	1Q	2Q	3Q	4Q	Total	2015	2016	2017	Total
Kore	5	3	3	1	12	1	3	1	2	7	10	29	2	41
Japonya	2	-	-	-	2	1	1	-	2	4	-	3	1	4
Çin	5	4	3	4	16	3	3	1	3	10	13	17	4	34
Avrupa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diğerleri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4
Toplam	12	7	6	5	30	5	7	2	7	21	23	52	8	83

4.8. Dünya Ham Petrol Filo Gelişimi

4.8.1. Ham petrol tankeri filosu büyüme beklentisi

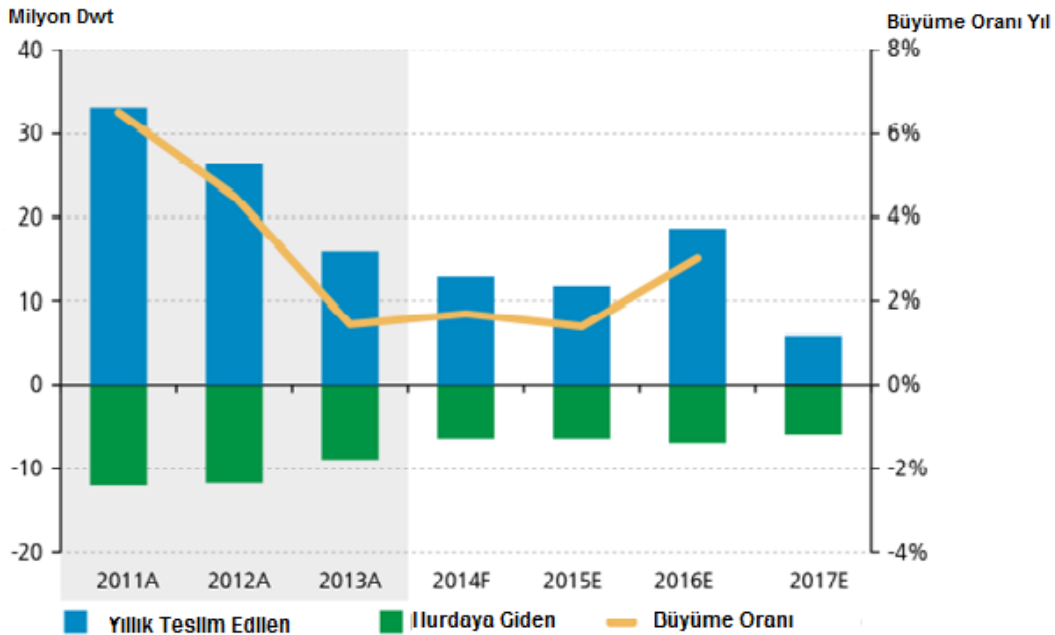
Tablo 22. Ham petrol tankeri filosu büyüme beklentisi (milyon dwt) (Hartland Shipping Services, 2015)

	2013	2014	2015*	2016*
VLCC				
Teslim edilen	9,5	7,6	7,0	14,1
Hurdaya giden	5,0	3,0	2,0	6,0
Yıl Sonu İtibarı ile Filo	190,5	194,2	199,3	207,4
Yıldan Yıla Büyüme %	2,1%	2,0%	2,6%	4,1%
Suezmaks				
Teslim Edilen	4,1	1,3	2,1	3,9
Hurdaya Giden	1,0	1,2	1,0	1,9
Yıl Sonu İtibarı ile Filo	74,3	74,1	75,2	77,2
Yıldan Yıla Büyüme %	4,6%	4,6%	1,5%	2,6%
Aframaks				
Teslim Edilen	1,5	0,5	0,9	1,9
Hurdaya Giden	2,3	2,2	0,4	0,6
Yıl Sonu İtibarı ile Filo	69,6	68,0	68,4	69,8
Yıldan Yıla Büyüme %	-2,5%	-2,3%	0,7%	2,0%
Panamaks				
Teslim Edilen	0,1	0,0	0,2	0,2
Hurdaya Gden	0,3	0,3	0,1	0,0
Yıl Sonu İtibarı ile Filo	6,4	6,1	6,1	6,3
Yıldan yıla büyüme %	-4,1%	-5,1%	0,7%	3,1%
Toplam Filo				
Teslim Edilen	15,2	9,4	10,2	20,1
Hurdaya Giden	8,6	6,6	3,6	8,4
Yıl Sonu İtibarı ile Filo	340,8	342,4	349,0	360,6
Yıldan Yıla Büyüme %	1,5%	0,5%	1,9%	3,3%

* Geleceğe dair tahminler

Toplam ham petrol filosu 2013 yılındaki %1,5 ve 2014 yılında %0,5 artmıştır. Teslimatların yavaşlaması ve hurdaya giden gemilerin istikrarlı olmasına bağlı olarak iki yıllık sınırlı net büyüme, daha iyi kazanç sağlamaya katkıda bulunmuştur. 2015 yılında net filo büyümesinin %1,9 olması ve 2016 yılında hurdaya giden gemi sayısının artacağına tahmin edilmesine rağmen büyümenin %3,3 olacağı tahmin edilmektedir.

Filo büyüme oranları gemi boyutlarına göre farklılıklar göstermektedir. VLCC tanker filosu limitli bir büyüme göstererek 2013 yılında %2,1 büyüme ve 2014 yılında %2,0 lik büyüme ile 194,3 milyon dwt'e ulaşmıştır. 2015 yılında %2,6 artış beklenmekte olup 2016 yılında %4,1 artış ile 207,4 milyon dwt'e ulaşması beklenmektedir. Eğer navlun oranları, kazançlar desteklenirse talebin 2016 yılında artması beklenmektedir. Suezmaxs filosu 2013 yılında %4,6 artış ve bunu 2014 yılında %0,5 gibi küçük bir artış takip etmiştir. 2015 yılında %1,5 ve 2016 yılında %2,6'lık mütevazı bir artışın olması beklenmektedir (Hartland Shipping Services, 2015).



A: Fiili F: Tahmin E: Yeni Siparişlerin gelmesi durumunda değişebilecek tahminler

Şekil 26. 2011-2017 Ham petrol tanker arzı (BIMCO, 2014)

Tankerler için siparişler son iki ayda artmış olup bunların tamamı ham petrol tankerleridir. 4 VLCC ve 6 Suezmaks en başta yer almış olup ürün tankerleri için siparişler 26,2 milyon dwt'den 24,4 milyon dwt'e düşmüştür. Yeni siparişler 2016 yılında teslim edilecek ham petrol tanker kapasite seviyesini %16' ya yükseltmiş- beklenen filo büyümesini 4 yıllık en tedirgin edici seviyeye getirmiştir- beklenen büyüme o anda etkin filonun % 3'ünü temsil etmektedir.

2016'ya ulaşmadan, 2014 yılındaki ham petrol tanker navlun oranlarındaki iyileşmeyi görmemiz bir yıl öncesi için iyimser nedenler vermektedir.

Ham petrol tanker navlun oranları 2011-2013 itibarı ile üç yıkıcı yılda günlük ortalama USD 15.500 olduktan sonra, 2014 yılında günlük USD 22.400' e ulaştı. Normal piyasalarda görüldüğü gibi, bizim de görmeye ihtiyacımız olan daha büyük boyutlu tankerler için primdir. Bu anlamda 2014 yılı oldukça farklı olmuştur, tüm boyuttaki tankerler neredeyse aynı kazanca sahip olmuşlardır, Aframaks tankerlerin günlük kazancı USD 22.053, Suezmaks tankerlerin günlük kazancı USD 23.523 ve VLCC tankerlerin günlük kazancı Usd 21.642 olmuştur.

Yıldan yıla 4,9 milyon dwt ürün tanker kapasitesi teslim edilmiştir. 1,2 milyon dwt'in hurdaya gittiği dikkate alındığında , filodaki büyüme %2,7 artmıştır. Bu büyüme geçen yılın tam yıllık arz büyümesine eşittir. BIMCO bir bütün olarak 2014 için ürün tankeri arzı büyümesini % 4,5 olarak tahmin etmiştir.

Ham petrol tankeri segmentinde filo büyümesinin % 2'nin altında kalması 2014 ve 2015 yılları için çok olumlu olmuştur. Temel arz-talep dengesinin iyileşmesi, daha iyi temenniler için esas teşkil etmektedir (BIMCO, 2014).

V. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE EKONOMİK KRİZLER VE 2008 EKONOMİK KRİZİNİN ETKİLERİ

5.1. Kriz, Tarihsel Süreçteki Gelişimi ve Yasanan Krizler

Ekonomi bilimindeki kriz kavramı, önceden bilinmeyen ve öngörülemeyen bazı gelişmelerin makro düzeyde devlet ve mikro düzeyde firmaları ciddi olarak etkileyebilecek sonuçlar ortaya çıkarması şeklinde tanımlanabilir.

Ekonomik krizler, reel sektör krizleri ve finansal sektör krizleri olmak üzere iki temel ayrıma tabi tutulabilmektedir. Reel sektör krizleri kendisini daha çok, mal ve hizmet piyasalarıyla işgücü piyasalarında hissettirmektedir. Mal ve hizmet piyasalarındaki kriz genellikle, enflasyon krizi ve durgunluk krizi olarak karşımıza çıkmaktadır. Finansal kriz ise, bankacılık krizi, döviz krizi ve borsa krizi olarak sınıflandırılabilir. Döviz krizinin en yaygın olanı ise ödemeler dengesi krizi ve döviz kuru krizidir (Karabıçak, 2010).

Kapitalist sistem, tarihsel süreç boyunca ciddi ekonomik krizlerle oldukça sık karşılaşmıştır. Bugüne kadar ki süreçte bunların en önemlisi, kuskusuz 1929 yılında yaşanan dünya bunalımıdır.

Büyük Bunalım 1929'da başlayan (ancak etkilerini ancak 1930 yılının sonlarında tam anlamıyla hissettiren) ve 1930'lu yıllar boyunca devam eden ekonomik buhrana verilen isimdir. Buhran, Kuzey Amerika ve Avrupa'yı merkez almasına rağmen, dünyanın geri kalanında da (özellikle de sanayileşmiş ülkelerde) yıkıcı etkiler yaratmıştır (Öztürk, 2010).

1929 Krizi o zamana kadar görülmemiş işsizliğin, ekonomik daralmanın, durgunluğun sebebi olmuştur. Ekonomide yeni akımların da temelleri bu kriz sebebiyle atılmıştır. Büyük Bunalım en çok sanayileşmiş şehirleri vurmuş, bu kentlerde bir işsizler ve evsizler ordusu yaratmıştır. Bunalımdan etkilenen birçok ülkede inşaat faaliyetleri durmuş; tarım ürünü fiyatlarındaki %40-60'lık düşüş, çiftçileri ve kırsal bölge nüfusunu kötü etkilemiştir. Talebin beklenmedik düzeyde düşmesi nedeniyle madencilik alanı buhranın en fazla etkilendiği sektörlerden biri olmuştur (Turan, 2011).

Borsa tam anlamıyla çökmüş, çöküş kısa sürede dünyaya yayılmış ve devamında on yıl süren büyük bunalım gelmiştir. 1933 yılında, GSMH 1929'daki değerin yaklaşık üçte ikisi kadar olmuştur. 1933 yılında yaklaşık on üç milyon kişi işinden olmuştur. 1938 yılında ise beş kişiden biri hala işsizdir. Gene bu dönemde fiyatlar %25 civarında düşüş göstermiştir. Kısaca, kriz süreci etkileri ve sonuçları açısından başta ABD olmak üzere pek çok ülkede ciddi tahribatlar yaratmış ve bu tahribatların onarılması da uzunca bir zaman almıştır.

Kriz kavramı, 1990'lardan sonra yaşantımızın içine çok daha fazla girmiştir. 1990'lı yıllarda, dünyada finansal piyasalardaki küreselleşme ve şeffaflaşma süreci ile birlikte bilgi teknolojisinde yaşanan buluş ve yeniliklerin finansal tekniklerde ve araçlarda sağladığı gelişim, yaşanan krizlere farklı boyutlar katmıştır. Özellikle bilgisayar ve bilgi teknolojisinde ki yeniliklerin finansal araçlar ve finansal hizmetler üzerindeki etkisi ve yeni finansal araçların olağanüstü boyutta artması, sermaye akımlarının hızlanmasını kolaylaştırmış fakat aynı zamanda krizleri yaygınlaştırmada ve algılamada da hızlandırıcı bir rol üstlenmiştir.

Dünyada bugüne kadar yaşanan krizlere bakıldığında zaman pek çok ortak özelliği olduğu ancak hiçbir krizin birbirinin aynı olmadığı görülmektedir. Hepsinde pek çok ortak özellikler bulunmasına karşın, öne çıkan özelliklerinin ve bunların göreceli ağırlıklarının farklı olduğunu söylemek mümkündür. Son yıllarda ortaya çıkan finansal krizlerin göze çarpan özelliği hem gelişmekte olan ülkelerde hem de gelişmiş ülkelerde büyük tahribatlar yaratmasıdır. 1990'ların başında Avrupa Birliği ülkelerinde ortaya çıkan ve bir para krizi olan ERM krizi (1992-1993),

gelişmiş ülkelerde çıkan krizlere örnek olarak gösterilebilir. Bu kriz, sıkı para politikalarından kaynaklanan bir krizken, Meksika krizi (1994-1995) bir aşırı tüketim, Asya krizi de (1997-1998) bir aşırı yatırım krizi özelliği taşımaktadır (Turan, 2011).

5.1.1.1994 Meksika krizi

1994'te cari işlemler açığı GSYİH'nın %9'una ulaşmıştır. İç tasarrufun yetersizliği nedeniyle Meksika dış açığını finanse etmek için uluslararası sermayeye başvurmuştur. Uluslararası sermaye kısa vadeli Meksika senetlerine yöneldi. O sırada ABD'de faiz oranlarının düşük olması Meksika'nın yabancı sermayeyi çekmesine yardımcı olmuştur. 1994 yılının ikinci üç ayında yakında yapılacak başkanlık seçimleri nedeniyle yabancı yatırımcılar ortadan çekildiler. Net sermaye akımları düşmüştür (Parasız, 2009).

Ülke içerisinde siyasi sorunlar ve suç olaylarının artması ekonomiye yönelik beklentileri olumsuz etkilemiş ve geçerli bir döviz kuru rejimi sarsılmıştır. Olumsuz siyasi ortamın sürekliliği nedeniyle Nisan'dan Kasım'a kadar yurtiçi finansal piyasaları stabilize eden önlemler artık yetersiz kalmış ve ekonomik istikrarsızlık iyice belirginleşmiştir. Rezervlerin azalması nedeni ile mevcut durumun sürdürülememesi pezo'nun devalüe edilerek, dalgalı bir döviz kuru rejimine geçilmesine yol açmıştır. Dış sermaye akımları durmuş, rezervler azalmış, cari işlemler açığı büyümüştür. Gerek nominal gerekse reel faizler önemli ölçüde artmıştır. Tüm bu gelişmelerde sermaye çıkışları önemli bir rol oynamıştı. Sonuçta büyüme negatife düşmüş, finansal sistem ağır bir baskı altında kalmış, şirketlerin ve hane halklarının artan borçları nedeni ile reel gelirler düşmüş ve birkaç ay sonra bankacılık sektörü krizi kaçınılmaz olmuştur (Turan, 2011).

Krizden çıkmak için yoğun dış sermaye gerekiyordu. Nitekim ABD Hazinesi 20 milyar dolar, IMF 18 milyar dolar yardımda bulunmuştur. (Parasız, 2009).

5.1.2.1997 Güneydoğu Asya krizi

Doğu ve güneydoğu Asya ülkeleri 1970’li yılların ortalarından itibaren hızlı bir büyüme süreci yaşamışlardır. Ülkelerin ekonomik başarıları “mucize” diye nitelenmiş ve diğer gelişmekte olan ülkelere örnek olarak sunulmuştur. Ancak 1997 Temmuzunda Tayland’da başlayan kriz, bölgenin diğer ülkeleri Malezya, Endonezya, Güney Kore, Filipinler, Hong Kong ve Singapur’a yayılmıştır. Başlangıçta ülkelerin paraları dolar karşısında önemli düzeyde değer kaybettiği gibi, borsaları da çökmüştür. Dünya global krizin eşiğine gelmiş birkaç ay içinde birçok ülke yıllarca geriye gitmiş, ekonomik istikrarsızlıklarla birlikte politik istikrarsızlıklar yaşanmıştır (Turan, 2011).

Her üçü de, temel makroekonomik değişkenlerde ki sorunlardan değil, daha çok sabit, yarı-sabit ve ortak bir para birimine bağlı döviz kuru sistemlerinden, reel döviz kurundaki aşırı değerlenmeden, uluslar arası likidite yetersizliğinden ve yoğun sermaye giriş/çıkışlarından kaynaklanmıştır. Ancak faktörlerin şiddetleri ve ortaya çıkış biçimleri oldukça farklıdır. Meksika ve Asya’da bu faktörlere ilaveten bankacılık kesimi sorunları/zayıflığı önemli rol oynamıştır. Brezilya Krizinde (1999) hâkim etken makroekonomik temellerdeki bozukluklardır. Türkiye Krizinde (2000-2001) ise sözü geçen bütün etkenlerin krizde önemli payı olmuştur.

Dünyada baş gösteren kriz mali kriz değil küresel ekonomik krizdir. Çünkü özellikle finansal sektörde başlayan krizler oradan reel sektöre geçmektedir. Günümüz ekonomileri entegre duruma geldiği için bir ulusal ekonomide ortaya çıkan kriz bütün dünya ekonomilerine sıçramakta, etkilerini oralarda da göstermektedir.

Türkiye’de son 20 yılda önemli ekonomik krizler olmuştur. Bunlar; Nisan 1994 krizi, Kasım 2000, Şubat 2001 krizleri ve 2007 yılı Ağustos ayında başlayan, Türkiye’de de etkisini gösteren Mortgage krizidir. Bu krizde İMKB bileşik fiyat endeksine göre 2008 yılı sonu itibariyle menkul kıymetler yaklaşık %38 değer kaybetmiştir (Öztürk, 2010).

5.2. 2008 Yılı Küresel Ekonomi Krizinin Dünya Ekonomisine Etkileri

Dünya ekonomisi 2005 yılında %4,4 oranında büyümüştür. Bu büyümenin düşük oranda olmasının en önemli nedeni petrol fiyatlarının artmasıdır. 2006 yılında ise ekonomik büyüme hızı 0,7 puanlık bir artışla %5,1'e yükselmiştir. 2007 yılından itibaren küçülmeye başlayan üretim artış hızı, 2009 yılında % (-) 0,6 olarak gerçekleşmiştir (Yıldırım, 2010).

2007 yazında başlayan kriz likidite kurumasına, bankaların zarar etmelerine, kredi daralmasına, hanehalkının servet kaybına ve ekonominin yavaşlamasına neden olmuştur.

Finansal krizin başında likiditenin adeta kuruması oldukça beklenmeyen bir sonuç oldu. Likidite bazı piyasalarda kayboldu. Haziran 2007'den itibaren giderek kesinleşen enformasyonlar verilen subprime kredilerin son dalgasının kötüleştiğini anons ediyordu. Konut sektöründeki risklere maruz kalan bankalar, ABD'de hem doğrudan doğruya hem de dolaylı olarak etkilenmişlerdir. Çünkü bankalar plasmanlarını çeşitlendirmek ve yüksek getiri elde etmek için söz konusu finansal ürünleri edinmişlerdir.

Ticari bankaların yeniden finansmanı giderek zorunlu hale geldiği için, bankalar merkez bankasından finansman sağlamak zorunda kalmışlardır. Çünkü bankaların birbirlerinden finansman sağlamaları artık söz konusu değildi. Bankaların sahip oldukları aktiflerin değerinde bir düşme söz konusu olmuştur. Aktife dayalı finansman bonusu piyasası (ABCP) adeta kurduğu için, para piyasası krize girmiştir (Parasız, 2009).

İlk başta, krizin diğer ekonomilere yayılma olasılığı ile ilgili belirsizlikler ve krizin sirayet etmesi ve ayrışması ile ilgili yani, diğer ülkelerin kapasiteleri, özellikle gelişmekte olan ülkelerin- Amerika Birleşik Devletleri (birçok ülke için en büyük pazar olan) menşeli sorunlardan kendilerini izole edebilmeleri ile ilgili tartışmalar vardı. Krizin Dünyanın geri kalanı ve reel ekonomi üzerinde bir kaç yansıması ile birlikte finansal marketlerle sınırlı kalacağı umudu vardı. Hisse senedi piyasalarında güçlü aşağı yönlü dalgalanmalar, ekonomik büyüme

oranlarındaki düşüşler, dalgalı döviz kurları, tüketim ve talepteki darlıklar, sanayi üretimindeki düşümler ve uluslararası ticaret akışının ve DYY'nin (Doğrudan Yabancı Yatırım) düşmesi bu umutların Eylül 2008 'de paramparça olmasına neden oldu. Krize aynı zamanda azalan gelirler ve talepler ile birlikte artan işsizlik eşlik etmiştir.

Küreselleşme sayesinde, mali kriz, reel ekonomiyi vurmuş ve küresel ekonomik krize dönüşmüş olup ticari finansmandaki daralma ve uluslararası ikili ticaret akışlarını etkileyen talebin yavaşlaması aracılığıyla birçok gelişmekte olan ülkeye yayılmıştır. Bu iletim kanalları, özellikle küresel üretim ve tedarik zincirlerinden oluşan sektörlerde etkili olmuştur. Gelişmekte olan ülkelerin büyük çoğunluğu gelişmiş ülke piyasalarına çok fazla bağımlı olup krizden sonraki talepte meydana gelen ani düşüş ilk krizin üzerinde olumsuz bir etkisi olmuştur.

Gelişmekte olan ülkelerin çoğunluğu artık ticaret ve DYY (Doğrudan Yabancı Yatırım) akımları aracılığı ile küresel ekonomiye bağımlıdır. Krizin bir sonucu olarak, bu akışlardaki önemli ölçüdeki azalma kalkınma perspektiflerini kısıtlamaya başlamıştır (UNCTAD, 2009).

Bu nedenle gelişmiş ekonomilerdeki büyüme hızı dünya ortalamasının altında kalmıştır. Bu ekonomiler 2005 yılında %2,6 oranında büyürken, 2007 yılından itibaren sürekli küçülmektedir. 2009 yılı sonunda büyüme hızları % (-) 3,2 oranında küçülmüştür. Gelişmekte olan Asya ekonomilerinden Çin ve Hindistan ekonomisi ile onlardan hemen sonra gelen Rusya ekonomisi 2005 yılından itibaren dünyada en fazla büyüyen ekonomiler olmuştur.

Dünya ticaretine ait değişim oranlarına göre; dünya ticaret hacmi 2007 yılında %7,2 artış oranı ile 2005 ve 2006 yılından daha düşük seyretmiştir. Dünya ticaret hacmindeki daralma daha da artarak 2008 yılında %2,6 seviyesine düşmüştür.

Dünya ticaret hacmindeki bu daralmalar devam etmiş ve 2009 yılında % (-) 11 seviyelerine gerilemiştir. Dünya ihracatındaki değişime gelişmiş ülkeler yönünden bakıldığında bu ülkelerdeki ihracatın 2007 yılından itibaren düşüşe geçtiği görülmekte; 2008 yılında % 0,4'e düşmekte ve

2009 yılında ise % - 12,7 seviyelerine düşmüştür. Gelişmekte olan ülkelerin ihracatında da benzer şekilde 2007 yılından başlamak üzere düşüşler görülmektedir. Dünya ticaret hacminin diğer ayağını meydana getiren ithalat ise ekonominin bütün sektörlerinde krizin daha hızlı bir şekilde hissedilmesi ve talebin çok daha kırılgan olması nedeniyle gelişmiş ülkelerde daha fazla olmak üzere, gelişmekte olan ülkelere de 2007 yılından itibaren sürekli düşmektedir. İhracattaki düşüş oranları kriz nedeniyle talep daralmasından kaynaklanmaktadır. Talep daralması da ekonomik krizin 2007 yılından itibaren başlamasıyla meydana gelmiştir. Dünya ekonomisi 1929 krizinden sonra en büyük ekonomik krizlerden birini yaşamaktadır. Gelişmiş ekonomiler daha önce de belirtildiği gibi ya durgunluk içerisinde yada durgunluğa yakın durumdadırlar. Bu durgunluktan çıkış 2009 yılı itibariyle mümkün olmamıştır (Yıldırım, 2010).

5.3. 2008 Küresel Ekonomik Krizin Denizyolu Taşımacılığına Etkileri

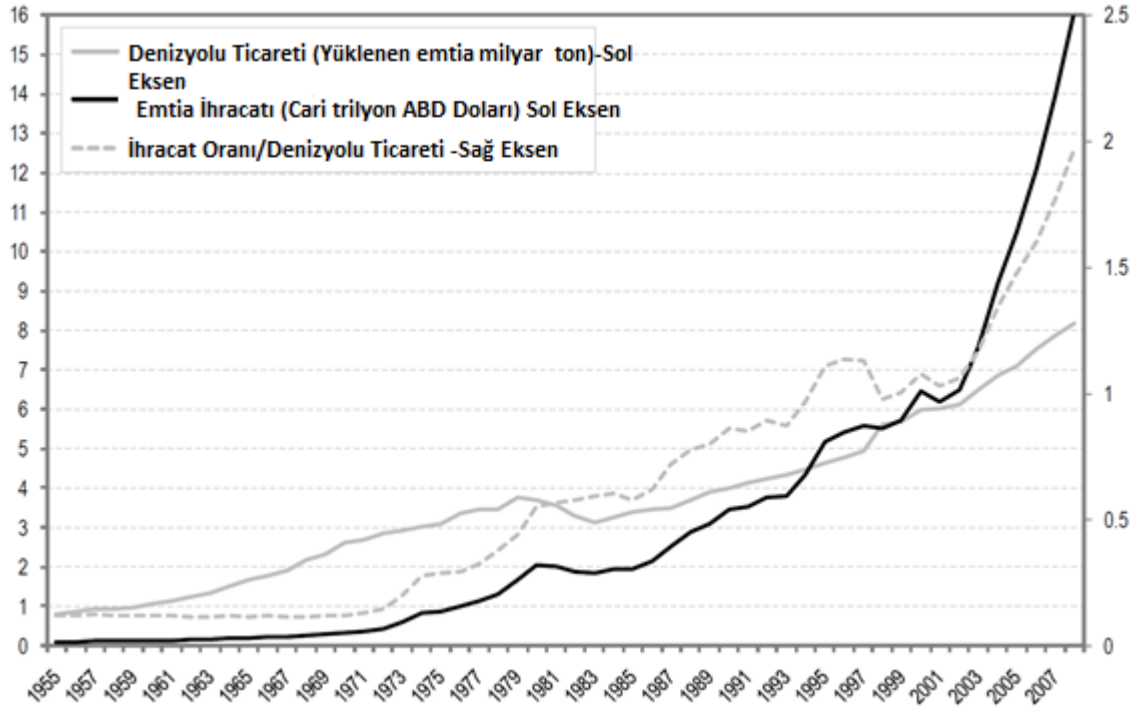
Kriz temelde ticari akışlar ve mevcut ticari örgütsel düzenlemelerle mücadele eden gelişmiş ülkeler ve OECD ülkelerinde genel bir durgunlukla sonuçlandı. Finans sektörü küresel ekonomik meselelerde daha aktif bir rol aldığından beri, küresel ticaret anlayışı ve ulaşım mali konularda ve bunun taşımacılık faaliyetleri üzerindeki etkilerini daha iyi kavramayı gerekli kılmıştır. Paradoksal olarak, bu anlayış denizcilik network ağlarının ve liman ekonomisinin çağdaş analizinde zayıf kalmıştır. Örneğin, denizcilik şirketlerinin ve liman operatörlerinin stratejileri ve maliyet varyasyonları için tedarik zinciri hassasiyeti çok iyi bilinen süreçler olup Deniz taşımacılığı sistemlerinin nasıl adapte olacağı ve değişimlere ne şekilde uyum sağlayacağını anlamaya yardımcı olmuştur. Ancak, bu perspektif denizcilik ve liman endüstrilerini etkileyecek hızlı ve en radikal değişikliklere sınırlı bir şekilde ışık tutmuştur. 2008 yılında başlayan kriz başlangıçta finansal sektörle ilgi olup sonuçları denizcilik sektöründe çok iyi şekilde anlaşılmıştır. Bu paradoksal olarak görülebilir, deniz taşımacılığının ana sürücüleri özellikle mali olmamasına rağmen makroekonomik sorunlar nedeni ile finans sektörü ile iç içe geçmiştir.

Dünya ticaretindeki değişimlerin etkilerini makul bir şekilde ele alabilmek ve bugünkü durum için kök nedenleri belirlemek için dünya ekonomisine, değer zincirlerine, deniz taşımacılığı sektörüne, liman ve terminal operasyonları sektörlerine ilişkin gelinen ve beklenen durumu, daha derinlemesine araştırmak kaçınılmaz olmuştur.

5.4. Dünya Emtia ve Denizyolu Ticaret Evrimi

1990'ların başından beri uluslararası ticaretin gelişimine baktığımızda, 1997 Asya Mali Krizi ve 2000-2001 durgunluk döneminde ki kısa süreli düşüş dönemlerine rağmen tam anlamıyla bir büyümenin altını çizmek gerekir. Faktörlerin uyumu bu önemli büyümeyi desteklemiştir. İlk olarak, entegrasyon süreçlerinin, yani bölgesel ve küresel ticaret anlaşmalarının ve teşvik edilen ticaretin çeşitli biçimlerinin, düzenleyici rejimlerde oldu gibi daha uyumlu bir hale gelmiştir.(örn tarifeler). Örnekler Çin'in 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne katılımını ve 1993 yılında Avrupa iç pazarının oluşturulmasını içerir. İkinci olarak, özellikle dağınık küresel üretim bölgeleri ve küresel satın alma stratejileri aracılığı ile küresel emek gücü ve erişilebilirlik avantajlarının karşılaştırılması daha kolay olmuşken üretim sistemleri parçalı hale gelmiştir. Üçüncü olarak, uluslararası ulaşım sistemleri, denizcilik ve liman terminalleri kapasite, bağlantı ve emniyet açısından önemli gelişmeler katetmiştir.

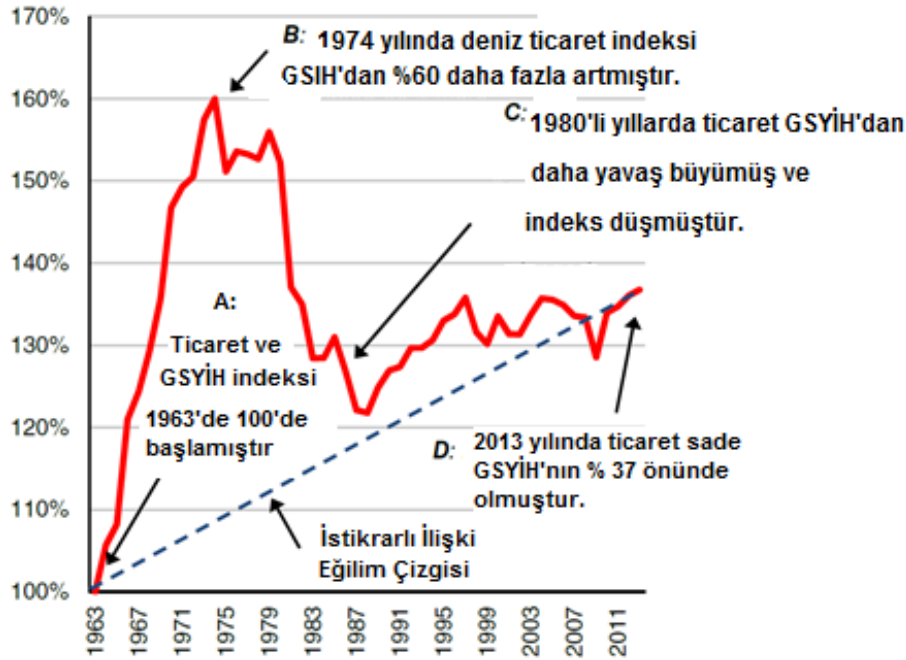
Deniz taşımacılığı ve limanlar uluslararası ticari hareketler için ana fiziksel destek iken Deniz taşımacılığındaki büyümenin Uluslararası ticaretteki büyüme ile kuvvetli bir şekilde bağlantılı olması kaçınılmazdır. Küresel ihracat değeri ilk olarak 1977 yılında 1 trilyon USD'yi geçmiş ve 2008 yılında 16 trilyon USD 'dan daha fazla emtia ihraç edilmiştir. Aynı dönemde, emtia ticareti, ithalat ve ihracat toplamının Dünya Gayri Safi Yurt İçi Hasıla içindeki (GSYİH) payı %18'den %51'e yükselmiştir. Beklendiği gibi, 1970'li ve 1980'li yıllarda ihracat değerindeki büyük dalgalanmalar özellikle ekonomik döngüler ile bağlantılıdır.



Şekil 27. 1955-2007 Dünya emtia ve denizyolu ticaret evrimi (Monie, G., Rodrigue, J.P ve Notteboom, T. 2009)

İhracat değeri ile Deniz ticaret hacmi arasındaki oran 1973 yılındaki ilk petrol şokuna kadar sabit kalmıştır. Bu orandaki ilk iki önemli değişiklik birinci ve ikinci petrol şoklarına karşılık gelmekte olup yüksek petrol fiyatlarının doğrudan küresel ihracat değerini etkilemesi ile oluşmuştur. Daha sonra, oranın istikrarlı büyümesi özellikle 21. yüzyılın başında, değeri yüksek eşyaların konteyner ile taşınması ticaretinin büyümeyeğine bağlanmıştır (Gustaaf De Monie, Jean-Paul Rodrigue, Theo Notteboom, 2009).

5.5. Dünya GSYİH ve Denizyolu Ticareti Oranı Arasındaki İlişki



Şekil 28. Yıllara Göre dünya GSYİH ve denizyolu ticareti oranı (Clarkson Research Services, 2014 b)

*Kırmızı çizgi, kümülatif dünya deniz ticaret endeksi ve kümülatif dünya GSYİH endeksi arasındaki oranı göstermektedir. 1963=100. Noktalı çizgi, oranın "sürekli ilişki" durumunda nasıl ilerlediğini göstermektedir.

Deniz Ticaret Çarpanı

Kırmızı çizgi (deniz ticaret çarpanı) 1963 yılından beri deniz ticaretindeki yıldan yıla kümülatif büyüme ile GSYİH endekslerinin karşılaştırılmasını göstermektedir. 1960'lı yıllarda ticaret GSYİH'ı geçmiş ve indeks 1974 yılında %160 ulaşmıştır. Sonra ilişki tersine dönmüş, 1980-1988 döneminde deniz ticareti sadece yıllık ortalama %0,4, GSYİH yıllık %3,2

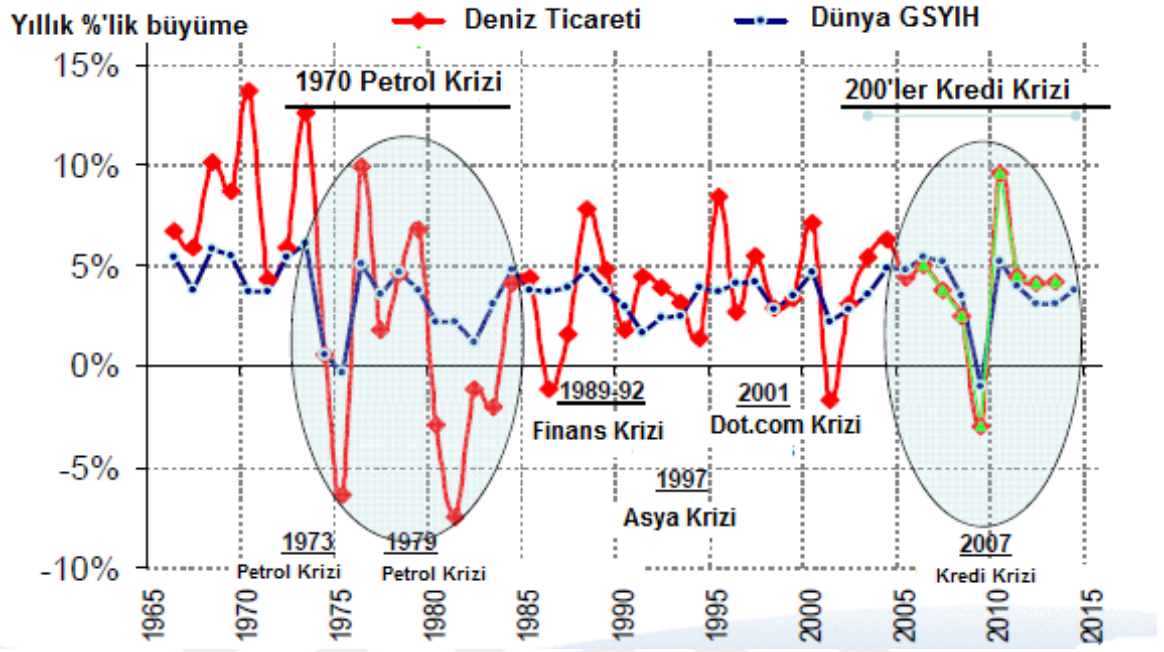
büyümüştür. Tekrar 2005-2009 döneminde GSYİH yıllık %3,5 büyümüş, ticaret sadece %2,4 oranında büyümüştür.

Bu analiz, bir veya iki yıl daha ileriye bakarken, yapısal değişikliklerin trendden daha etkili olduğunu göstermektedir. 1960'lardaki artış OECD ülkeleri tarafından demir cevheri ve petrol gibi dökme malların büyük miktarlarda ithal edilerek küresel serbest ticaretin ayarlanması sonucu oluşmuştur. Daha sonra 1980'lerde yüksek petrol fiyatlarına yapısal tepki olarak ticaret çökmüştür. Ve sonunda 2000'li yıllarda ticaretin yavaşlaması gösteriyor ki OECD ekonomilerinin yavaşlaması (daha az büyüme ve daha fazla hizmet) Çin'deki mega artışı bile etkileyecek kadar önemlidir.

Yani, talep eğilimleri çok önemli, ancak yapısal değişiklikler daha önemli olabilmektedir. Bugün yüksek enerji fiyatları petrol ticaretini ve büyüme de ayrı bir evre olan OECD üyesi olmayan ülkelerin üzerinde baskı oluşturmaktadır (Clarkson Research Services, 2014 b).

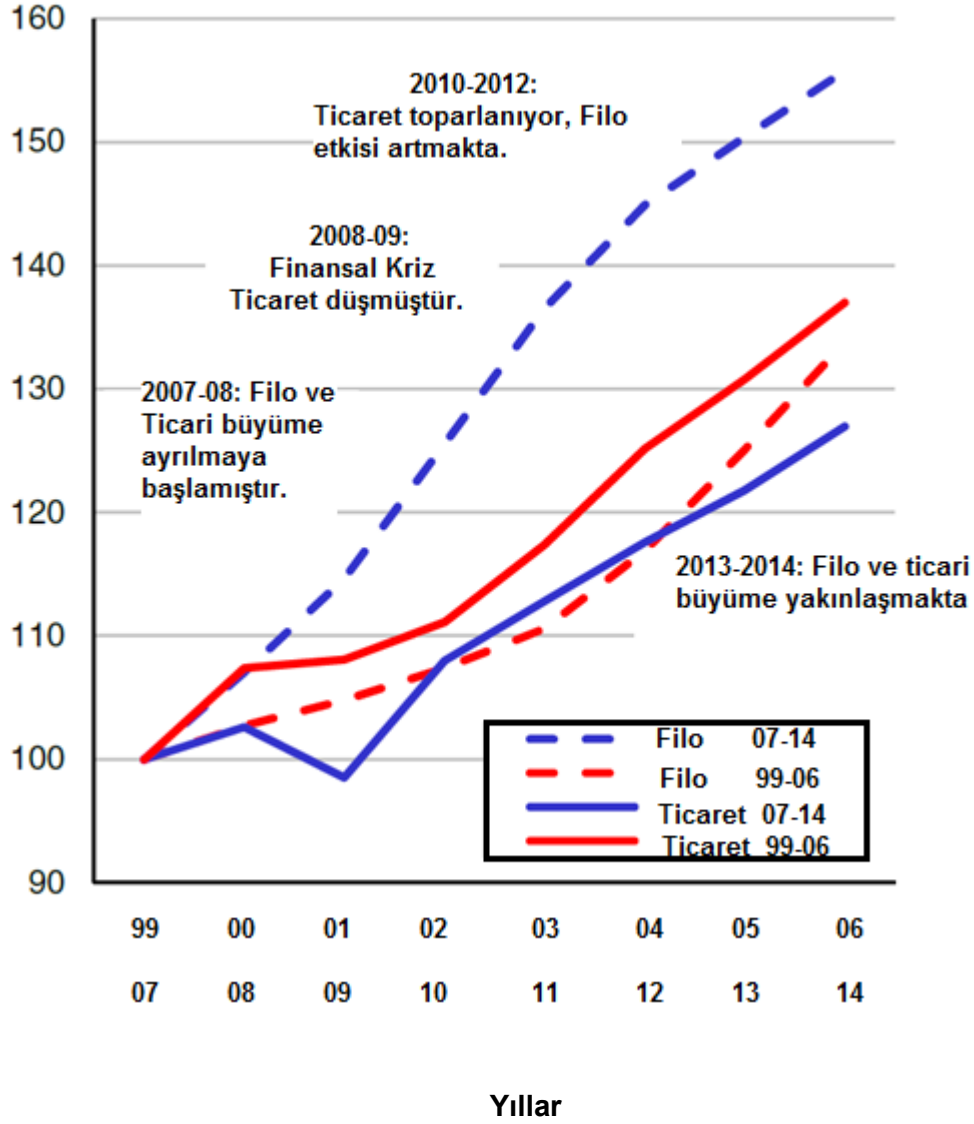
5.6. Krizin Dönemlerinin GSYİH'ya etkileri Deniz Ticaretine Etkiler

Şekil 28'de görüldüğü üzere son elli yıllık periyod da dünya gayri safi yurtiçi hasılası ve dünya deniz ticareti aynı seviyelerde gitmektedir. Kriz dönemlerinin dünya gsyh ve deniz ticareti üzerinde etkileri büyük olmuştur. 1965 yılından 2015 yılına kadar ki süreçte deniz ticaretinde ki en büyük düşüşler 1973 ve 1979 küresel petrol krizi döneminde gerçekleşmiştir. Bu dönemde petrol fiyatları çok fazla yükselmiş ve bu da ekonomiler kötü yönde etkilemiş gsyih düşmüştür. Bu dönemden sonra dünya ekonomisi çeşitli krizlerle karşılaşmış ancak deniz ticaretini etkileyen en kötü krizlerden bir diğeri ise 2007 kredi krizi olmuştur.



Şekil 29. Kriz dönemlerinde deniz ticareti ve Dünya GSYH değişimleri (Stopford, 2013)

5.7. Denizyolu taşımacılığı ve deniz filosundaki büyüme dengesi



Şekil 30. Yıllara göre denizyolu taşımacılığı ve deniz filosundaki büyüme dengesi (Clarkson Research Services , 2014 c)

Denizcilik sektöründe çok fazla iniş ve çıkışlar olmuştur, bu iniş çıkışları takip etmenin en iyi yolu denizyolu taşımacılığındaki ve deniz filosundaki büyümenin dengesine bakmaktır. Şekil 30

son iki 8 yıllık dönem boyunca filo büyümesi ve ticaretin gelişimini göstermektedir. İlk aşamada (1999-2006 yılı dahil) filo ve ticaretteki büyüme geniş ölçüde birbirini takip etmiş ve bu da rekabetçi ve büyüyen market ile sonuçlanmıştır. Ticaretteki büyüme, yüzyılın başında kuvvetlenmeye başlamış ve Denizcilikte heyecan arayanlara bir umut vermiştir. 2001-02 yıllarında yavaş geçen birkaç yıldan sonra, ticari büyüme toparlanmış ve bir bütün olarak tüm dönem için %4,6 CAGR (Bileşik Yıllık Büyüme Oranı) elde edilmiştir. Aynı dönemde filo büyümesi yıllık %4,2 olmuş, talep büyümesi bunu takip etmiş ancak geçememiştir. Sıkı piyasa koşulları ile karakterize edilmiş olan yüzyılın bu ilk döngüsü denizcilik piyasalarını sağlam seviyelere getirmiş ve bazıları için umut verici olmuştur.

İkinci 8 yıllık aşamada (2007-2014 dahil) filo büyümesi öncesi ticaret artışı olmuştur. İlk bir kaç yıl piyasalar hızla büyüyen gemi sektöründen teslim edilen çok sayıda yeni teslim gemiyi absorbe edecek kadar kuvvetli olmuştur. Ancak, küresel mali krizin ardından, sürekli filo büyümesi çok daha zayıf piyasa koşulları ile sonuçlanmıştır. 2009 yılında filo büyümesi %7,1 olarak gerçekleşmiş olup küresel deniz ticareti ise %4,1 oranında düşmüştür. 2010 yılında ticaret, daha önceki kayıpları tamamlayarak %9,6 büyümüş fakat aynı sene filo büyümesi %9,5'e ulaşmıştır ve 2011 yılında %8,8 büyüme olmuş ancak ticaretteki büyüme bu hızı yakalayamamıştır. Bir bütün olarak son 8 yılda, ticaretin % 3,5 büyümesi ile karşılaştırıldığında, filo yıllık %6.5'lik bileşik büyüme oranı ile büyümüştür.

2012-2013 yılları içerisinde filo büyümesi yavaşlayarak yıllık %4'e düşmüş ve 2014 yılında ticari büyümenin filo büyümesini bir on yıllık süre içerisinde ikinci defa (diğer zaman 2010 yılı olup ticaretin mali krizin etkilerinden toparlanmaya başladığı dönem) geçeceği beklenmektedir. Sonuç olarak denizcilik piyasaları arz/talep dengesizliğini tespit etmek için oldukça hızlı ve sıkıdır. Son 9 ayda tonaj yenilenmeleri (hem ikinci el hem de daha verimli yeni inşalar) için faizlerin yenilenmesi ve sermaye piyasalarının desteklenmesi sonucu kuru yük, tanker ve gaz taşıyıcı oranlarında ani bir yükselme görülmüştür (Clarkson Research Services , 2014 c).

5.8. Türkiye’de Ekonomik Kriz

Türkiye ekonomisi cumhuriyetin kuruluş yıllarından günümüze kadar değişik boyutta ve özellikte krizlerle karşılaşmıştır. Bunlardan bir kısmı ekonominin iyi yönetilememesinden dolayı kendimizden kaynaklanmış, bir kısmı da dış ülkelerde oluşan krizlerden kaynaklanmıştır. Kendimizden kaynaklanan krizlere örnek olarak 2000 ve 2001 krizlerini, dışarıdan kaynaklanan krizlere de 1929 ve 1999 krizlerini verebiliriz. Ekonomik krizler genel olarak finansal piyasalarda başlamakta daha sonra reel ekonomiyi de etkisi altına alarak tüm ekonomiyi kapsamaktadır.

Türkiye ekonomisi son on yıl içerisinde 1999, 2000 ve 2001 olmak üzere üç önemli kriz geçirmiş, 2008 yılı ekonomi krizi de devam etmektedir. Bu krizlerin üç tanesinde de ekonomiyi normalleştirmek için IMF ile stand-by anlaşmaları çerçevesinde istikrar programları uygulanmıştır (Yıldırım, 2010).

5.8.1. 2008 Küresel ekonomik krizin Türkiye’ye etkileri

Dünya ekonomisinin geçtiğimiz yıllara kıyasla oldukça farklı dinamiklerin etkili olduğu bir süreçten geçtiği görülmektedir. 2007 yılı ortalarında ABD emlak piyasalarında ortaya çıkan ardından para ve sermaye piyasalarına yayılan ve 2008 yılı eylül ayında bazı büyük mali kuruluşların iflas etmesiyle derinlik ve yaygınlık kazanan finansal krizin etkileri halen devam etmektedir. Krizin ortaya çıkışından günümüze kadarki süreçte finansal krizin reel sektör üzerindeki etkileri de ortaya çıkmıştır. Süregelen finansal kriz neticesinde ortaya çıkan güven kaybıyla, küresel ekonomi uzun yıllar sonra ciddi daralma eğilimine girmiştir. Söz konusu krizin reel ekonomi üzerindeki etkileri 2009 yılının ilk çeyreğinde daha da derinleşmiştir. Pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülke resesyona girmiş ve ekonomik yavaşlama küresel ölçekte daha da belirginlik kazanmaya başlamıştır. Gerek gelişmiş gerekse gelişmekte olan ülkeler tarafından krize yönelik olarak alınan tüm tedbirlere rağmen, küresel finans krizinin neden olduğu güven kaybı ekonomik aktiviteyi küresel ölçekte yavaşlatarak büyüme oranlarının belirgin bir şekilde azalmasına neden olmuştur.

Yaşanan küresel mali krizin yol açtığı belirsizlik ortamının küresel ölçekte sıkılaşan finansal koşulların yanı sıra yatırım ve tüketim harcamalarının da azalmasına neden olduğu ve artan tasarruf eğiliminin de etkisiyle iç talepte sert bir daralmaya yol açtığı görülmüştür (Öztürk, 2010).

Her ne kadar 2000-2002 yıllarında bankacılık ve döviz krizi döneminde karşılaştıkları problemlerdeki iyileştirmeler ve Türkiye'nin bankacılık sistemini ve kamu finansmanını güçlendiren reformları uygulaması sonucu bankacılık sisteminin daha güçlü olması ve 2008 küresel krizine daha dayanıklı olmasına rağmen Türkiye'nin küresel ekonominin önemli bir oyuncusu olması nedeniyle 2002 yılından bu yana 27 çeyrek devam eden büyüme dönemi sona ermiştir.

Türkiye ekonomisi, 2001 yılında gerçekleşen yüzde 5,7'lik küçülmenin ardından 2008 yılına kadar yüksek oranlı büyüme hızlarına ulaşmıştır. 2008 yılında yüzde 0,9 oranında gerçekleşen büyümeye rağmen, ekonomi 2002–2008 döneminde ortalama yüzde 5,8 oranında büyümüştür (Maliye Bakanlığı, 2009).

Tablo 23. 1998-2008 Yılları GSYİH cari ve sabit fiyatlarla (Maliye Bakanlığı, 2009)

Gayri Safi Yutiçi Hasıla			
Cari Fiyatlarla (Milyon TL)	Sabit Fiyatlarla (Milyon TL)	Büyüme Oranı (Yüzde)	
1998	70.203	70.203	-
1999	104.596	67.841	-3
2000	166.658	72.436	7
2001	240.224	68.309	6
2002	350.476	72.520	6
2003	454.781	76.338	5
2004	559.033	83.486	9
2005	648.932	90.500	8
2006	758.391	96.738	7
2007	843.178	101.255	5
2008	950.098	102.164	1

2008 yılının ilk çeyreğinde GSYİH, yüzde 7,2 büyüdükten sonra küresel krizin etkilerinin hissedilmeye başlamasıyla ikinci ve üçüncü çeyrekte sırasıyla yüzde 2,8 ve yüzde 1 oranında büyümüştür. Krizin reel sektöre yansımalarıyla birlikte iç ve dış talep daralması ve sanayi üretimi düşmüştür. Bunun sonucunda GSYİH dördüncü çeyrekte yüzde 6,5 oranında gerilemiştir (Maliye Bakanlığı, 2009).

Tablo 24. 2008 Yılı GSYİH cari ve sabit fiyatlarla (Maliye Bakanlığı, 2009),

2008 Gayri Safi Yurtiçi Hasıla					
	Cari (Milyon TL)	Fiyatlarla (Yüzde)	Büyüme Oranı	Sabit (Milyon TL)	Fiyatlarla Büyüme Oranı (Yüzde)
I	215.562	14,7		24.483	7,2
II	239.436	17,8		25.279	2,8
6 Aylık	454.998	16,3		49.762	4,9
III	262.364	13,0		28.049	1,0
IV	232.717	5,9		24.353	-6,5
Yıllık	950.098	12,7		102.164	0,9

2008 yılında sabit fiyatlarla GSYİH yüzde 0,9 büyüyerek 102.164 milyon TL'ye ulaşmıştır. Cari fiyatlarla GSYİH yüzde 12,7 büyüyerek 950.098 milyon TL olmuştur (Maliye Bakanlığı, 2009).

Türkiye ekonomisi, 2008 yılının son çeyreğinden 2009 yılının son çeyreğine kadar süren bir daralma süreci yaşamıştır. Söz konusu daralma 2009 yılının ilk çeyreğinde derinleşmiş, 2009 yılının ikinci çeyreğinden itibaren hız kesmeye başlamıştır. 2009 yılında ekonomi yüzde 4,7 daralmıştır. 2009 yılının son çeyreğinde, yüzde 6'lık büyümeyle ekonomi toparlanmaya başlamıştır.

Söz konusu dönemdeki büyümede, iktisadi faaliyetler yönünden imalat sanayindeki artış etkili olurken; harcamalar yönünden ise özel sektör tüketimi, kamu sektörü tüketimi ve stok değişimindeki büyüme etkili olmuştur (Maliye Bakanlığı, 2010).

Tablo 25. 2009-2010 Yılları GSYH sabit ve cari fiyatlarla (Maliye Bakanlığı, 2010),

Gayri Safi Yurtiçi Hasıla						
		Sabit Fiyatlarla (Milyon TL)	Gelişme Hızı (Yüzde)	Deflatör (1998=100) (Yüzde)	Cari Fiyatlarla (Milyon TL)	Gelişme Hızı (Yüzde)
2009	Ç1	20.885	-14,6	13,2	208.546	-3,3
	Ç2	23.298	-7,6	3,7	226.326	-4,2
	6 Aylık	44.182	-11,1	8,2	437.872	-3,8
	Ç3	27.265	-2,7	2,8	262.456	0,0
	Ç4	25.696	6,0	2,1	252.307	8,2
	Yıllık	97.144	-4,7	5,2	952.635	0,2
2010	Ç1	23.330	11,7	4,0	242.265	16,2
	Ç2	25.706	10,3	6,1	268.495	17,1
	6 Aylık	49.036	11,0	5,1	510.760	16,6

2009 yılı genelinde GSYİH, cari fiyatlarla Türk Lirası cinsinden 952.635 milyon dolar cinsinden ise 616.753 milyon olmuştur. Kişi başına düşen GSYİH, cari fiyatlarla Türk Lirası cinsinden 13.250, dolar cinsinden 8.578 olmuştur. Satın alma gücü paritesine göre ise kişi başına düşen GSYH, daha istikrarlı bir seyir izlemiş, 14.449 dolar civarında seyretmiştir (Maliye Bakanlığı, 2010).

5.8.2.2008 Küresel ekonomik krizde Türkiye ve ABD'nin karşılaştırılması ve Türkiye ekonomisine etkileri

Ekonomide ki şokların bankalar ve finansal piyasalar üzerindeki zararlı etkileri nadiren abartılmaz ve genel olarak bu etkiler yayılır. Bernanke ve Gertler 1995 yılında zayıf finansal sistemlerin önemli ölçüde negatif sarsıntıları arttırdığını ve merkez bankalarının ülkelerin ekonomilerini dengelemek için para politikalarını kontrol edebilmelerini etkilediğini belirtmişlerdir. Tersine güçlü finansal sistemler ekonomide bozulmalarla karşılaşıldığında yardımcı olmaktadır. Güçlü finansal sistemler 2007-2010 küresel krizde görüldüğü üzere ekonomide ki şokların söndürülmesine ve yavaşlamasını sağlamaktadır. Bazı durumlarda olduğu gibi zayıf finansal araçlar, ekonomik durumları daha da kötüleştirmiş ve ekonomik aktiviteleri yavaşlatmıştır.

Varlık fiyatlarında ve ekonomik aktivitede ki ani düşüşler dünya genelinde olmasına rağmen her ekonominin aynı ölçüde savunmasız olmadığı kanıtlanmıştır. Amerika'da ki ekonomik sistemde, önde gelen araçlar borç finansmanı kullanmış ve sorumluluk alanlarının belirlenmesinin problemli olduğu finansal acenteler arasında özellikle ağır mali sorunlar ve durgunluk yaşanmıştır. Tersine daha az finansal borçlanma ve daha çok geleneksel borçlanma metodlarının kullanıldığı bankacılık sistemlerinin daha sağlam olduğu kanıtlanmış oldu.

Dünya'da ekonomik kriz yayılırken finansal sistemi nispeten daha güçlü kalan ülkelere en önemli örnek Türkiye'dir. Türkiye daha önce geçirmiş olduğu ekonomik kriz nedeniyle önemli ekonomik ve finansal düzenleyici reformlar gerçekleştirmiştir. Türkiye, 2007-2010 yıllarında ABD ekonomisini zorlayan çeşitli zorlukları önleyebilmiştir.

Türkiye'nin reel ekonomisi, Dünya çapında her çeşit ürün ve hizmete nihai talebin azalması nedeniyle önemli ölçüde küresel ekonomik çöküşten etkilenmiş yine de Türk bankacılık sistemi var olan strese oldukça iyi dayanmış, bankacılık ve döviz krizinin olduğu 2000-2002 yıllarına göre daha iyi bir durumda olmuştur. 2007-2010 yıllarında hiç bir önemli Türk bankası

batmamıştır. Türkiye'nin o dönemde daha iyi durumda olmasının nedeni 2000-2002 yıllarında bankacılık ve döviz krizi döneminde karşılaştıkları problemlerdeki iyileştirmeler ve Türkiye'nin bankacılık sistemini ve kamu finansmanını güçlendiren reformları uygulamasıdır. Türk bankaları kapsamlı yurtiçi kredilerden kaçınmış ama kendi karlılıkları için yüksek reel faiz oranlarına bel bağlamışlardır. Enflasyon ile ilgili oynaklık araçları için büyük kayıplar yarattığı için bu durum mutlu sonla bitmemiştir. Ancak 2007-2010 küresel krizinin başlangıcında Türk bankaları iyi bir sermaye yapısına sahiptiler, sıkı bir denetim altındaydılar ve enflasyon daha kontrol edilebilir bir durumdaydı. Dahası, Türkiye, çoğunlukla bankalar kaynaklı olan kredi ve diğer kredi riskli varlıkları muhafaza etmiştir (Devlet güvenliği dışındaki gibi).

Tersine, ABD'de son kriz tırmanırken, bankacılık kuruluşları, önemli ölçüde borçlanmış ve risklere karşı sermaye yapısını artırmış olup buda krizin daha kötüleşmesine neden olmuştur. Hızla gelişen ekonomi döneminde yaratılan ve menkulleştirilen bir çok bankacılık varlığı başarısızlığa uğramış ve varlık kaybı yayılmıştır. Banka sermayelerinin kaybı, ABD ekonomisinde geniş kredi kullanılabilirliğini azaltmıştır. ABD krizi ile Türkiye'nin deneyiminin karşılaştırılmasında mali araçların sermayelerinin yüksek seviyede olması ve ilgili reformların yapılması krizler karşısında ekonominin daha dayaklı olmasını sağladığı görüşünü desteklemiştir.

Makroekonomik durum

Bu başlıkta krizin başlangıcında makroekonomik boyutta ABD ve Türkiye'nin karşılaştırılması yapılmış 2007-2010 döneminde her iki ekonomideki önemli farklılıklara ve küresel krizin her iki ekonomiye etkilerine değinilmiştir. Borçlanmanın ve riskli varlıkların menkulleştirilmesinin artması ABD'de de sistematik kırılganlığı arttırmıştır. Türkiye'nin bankacılık sisteminde yapmış olduğu reformlar ise onun finansal sistemini korumuştur.

Reel büyüme

Yavaşlama ve durgunluğun başladığı zaman Türkiye’de gerçek GSYİH ABD’den daha fazla artmış. Daralmanın küresel olarak yayılmasını takiben 2008 yılının sonundan 2010 yılı başına kadar Türkiye güçlü bir toparlanma ile birlikte V şeklinde bir durgunluk yaşamıştır. Aksine ABD’de daralma daha uzun süre kalıcı olmuş ve 2008-2009 döneminde banka kredilerinin daralması gibi gayrimenkul ve finans sektörünü şiddetli şekilde etkilemiştir.

Enflasyon

Türkiye’de ki temel reformlar 2000-2002 krizi ile ilişkili çok yüksek enflasyonun 2005 yılında kontrol altına alınması olmuştur. Bu da bir enflasyon hedefinin benimsenmesi ile Türk mali denge ve merkez bankacılığı politikaları iyileşmesini sağlamıştır. Lira’nın 2008 yılındaki değer kaybı, 2009 yılında Türk Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE)’nde küçük bir ivme artması ile sonuçlanmıştır. ABD’de de tüketici fiyatları kontrol edilebilmiştir. 2007 yılında enerji fiyatlarındaki yükselme sebebi ile hafif bir yükselme olmuş ancak durgunluk emtia fiyatlarını düşürmüş ve potansiyel çıktı ile talep arasında ki uçurum genişlerken TÜFE endeksi yavaşlamış ve düşmüştür.

Döviz kuru

ABD doları, dengeleme kuvvetlerine maruz kalmıştır, ilk olarak ABD ekonomisinde ortaya çıkan zayıflık nedeniyle aşağı doğru itilmiş daha sonra durgunluğun dünya çapında yayıldığı zaman yatırımcıların ABD varlıklarına yönelmesi ile yukarı itilmiştir. Paranın değer kaybı olduğu zaman, 2008 yılının sonuna kadar Türk Lirası dolar karşısında güçlü kalmıştır. 2010 yılında Avrupa sorunlarının yaşandığı sırada, lira, genel değerini muhafaza etmiştir.

Faiz oranları

Ekonomik krize yanıt olarak her iki ülkenin merkez bankaları bir gecede faiz oranlarını düşürmüştür. Her iki ülkede de merkez bankaları tarafından düşürülen faiz oranları piyasalardaki faiz oranlarına tam olarak yansıtılamamıştır. ABD'de, bu genişleyen yayılımlar borçluların çoğunun durumlarının belirsizleşmesi, zayıflaması ve temel finansal araçlara güvensizliğin ortaya çıkması olarak yansımıştır. Türkiye'de 2008 yılının sonlarına doğru Merkez Bankası'nın politika faizini indirmesine rağmen lira'nın değer kaybetmesi, bankalar arası oranın üzerinde yukarı yönlü baskının oluşmasına neden olmuştur. Ancak 2009 yılına kadar merkez bankası gecelik piyasa oranını kararlı bir şekilde aşağıya çekmiştir.

2007 ve 2008 yıllarında gelişmiş ekonomiler banka batışları yüzden finansal krizle uğraşırken, Türk bankaları herhangi bir çöküşle karşılaşmamıştır. Türk bankaları krizin yayılma etkisine karşılık sadece kendilerini korumakla kalmayıp aynı zamanda kazançlarını arttırmıştır. Türkiye'de bankalar, 2001 yılında 40 milyar dolar hortumlandıktan sonra çok sert kurallar uygulamaya başlanmıştır. Türk Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu bankaların kontrolü ve denetlenmesinde çok aktif bir görev yürütmüştür. Var olan katı kurallar da teşvik sorunlarının önlenmesi dayanmaktadır. Ayrıca dolandırıcılık çok zor olmaktadır. Sade bir kaç değil bütün bankalar banka otoritelerinin denetimi altındadır. Sistem çok küçük olduğu için kontrol etmek zor olmamaktadır. Bankacılık piyasasına girmek çok limitli olup hatta 2003 yılında yasaklanmıştır. Bu da sistemdeki bir kaç bankaya bir çeşit oligopolistik güç vermektedir. Örneğin, Türk bankacılığın tüm net gelirinin yüzde 50'si sadece dört banka tarafından elde edilmektedir.

Ayrıca, yabancı yatırımcılar kendi portföy stratejileri ile ilgili diğer ülkelerde herhangi bir ticari imkan bulamadıkları için Türkiye'den kendi sermayelerini çekmemeyi tercih etmemişlerdir. Asıl neden ise diğer ülkelerin sermaye piyasaları büyük problemler yaşarken Türkiye'deki yüksek faiz oranları onlar için cazip gelmiş olmasıdır (Erdoğan, 2011).

VI. DÜNYA EKONOMİSİ, HAM PETROL ve DENİZ TAŞIMACILIĞI PİYASALARINDA GELECEĞE YÖNELİK TAHMİNLER

6.1. Dünya Üretim Özeti

Dünya üretimi 1997-2006 yılları arasında ortalama %4 oranında artmıştır. 2007 yılında %5,7 oranında artış göstermiş ancak 2008 Dünya Ekonomik krizi nedeniyle önceki yıllara oranla yaklaşık % 2,5 oranında düşüş ile %3,1'lere gerilemiş, 2009 yılında ise yaklaşık %3 oranında düşmüştür. 2010 yılında hızlı bir toparlanma gösterse de 2012 ve 2013 yıllarında yaklaşık olarak 2008 yılındaki oranlarda seyretmiştir. Tablo 26'da görüleceği üzere IMF gelecek tahminini 2020 yılı için %4 olarak tahmin etmiş olup kriz öncesi değerleri yakalayamayacağı tahmin edilmektedir.

Dünyanın en güçlü ekonomisi olan ABD'nin üretimi 1997-2006 yılları arasında ortalama %3,3 olarak gerçekleşmiş 2007 yılında ABD'de başlayıp tüm Dünya'ya yayılan küresel ekonomik kriz nedeniyle %1,8 seviyelerinde gerçekleşmiştir. 2008 ve 2009 yıllarında düşüşlerle tamamlanmış olup sırasıyla %(-)0,3 ve %(-)2,8 değerleri görülmüştür. IMF'in ABD için 2020 üretim tahmini %2' dir.

Avro Bölgesinin 1997-2006 yılları arası ortalama üretim yüzdesi oranı %2,3 olarak gerçekleşmiş olup IMF'in 2020 tahmini %1,5'dur.

Tablo 26. 1997-2020 Dünya üretim özeti (yıllık yüzdelik değişim)* (IMF, 2016)

	Average										Tahminler		
	1997-2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		2015	2016	2020
Dünya	4	5,7	3,1	0	5,4	4,2	3,4	3,4	3,4		3,5	3,8	4
Gelişmiş Ekonomiler	2,8	2,8	0,2	-3,4	3,1	1,7	1,2	1,4	1,8		2,4	2,4	1,9
Amerika	3,3	1,8	-0,3	-2,8	2,5	1,6	2,3	2,2	2,4		3,1	3,1	2
Euro Bölgesi **	2,3	3	0,5	-4,5	2	1,6	-0,8	-0,5	0,9		1,5	1,6	1,5
Japonya	0,9	2,2	-1	-5,5	4,7	-0,5	1,8	1,6	-0,1		1	1,2	0,7
Diğer Gelişmiş Ekonomiler ***	3,7	4,1	1,2	-2,1	4,6	2,9	1,7	2,1	2,7		2,7	2,8	2,8
Gelişmekte olan Piyasalar ve Gelişen Ekonomiler	5,5	8,7	5,8	3,1	7,4	6,2	5,2	5	4,6		4,3	4,7	5,3
Bölgesel Gruplar													
Bağımsız Devletler Topluluğu	5,5	9	5,3	-6,3	4,6	4,8	3,4	2,2	1		-2,6	0,3	2,4
Gelişmekte olan ve Gelişen Asya	7	11,2	7,3	7,5	9,6	7,7	6,8	7	6,8		6,6	6,4	6,6
Gelişmekte olan ve Gelişen Avrupa	4,1	5,5	3,1	-3	4,8	5,4	1,3	2,9	2,8		2,9	3,2	3,4
Latin Amerika ve Karahipler	3,1	5,7	3,9	-1,3	6,1	4,9	3,1	2,9	1,3		0,9	2	3
Orta Doğu, Kuzey Afrika, Afganistan ve Pakistan	5,1	6,3	5,2	2,2	4,8	4,4	4,8	2,4	2,6		2,9	3,8	4,1
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	5,2	6,4	5,2	2,3	5,1	4,5	4,9	2,3	2,4		2,7	3,7	4
Shara Altı Afrika	4,9	7,6	6	4	6,7	5	4,2	5,2	5		4,5	5,1	5,4
Avrupa Birliği	2,6	3,3	0,7	-4,3	2	1,8	-0,4	0,1	1,4		1,8	1,9	1,9
Analitik Gruplar													
İhracat Kazanç Kaynağına göre													
Fuel Oil	5,2	7,7	5,4	-0,9	5	5	4,7	2,6	2,3		0,7	2,3	3,3
Fuel Oil Dışında	5,5	9	6	4,2	8,1	6,6	5,3	5,6	5,2		5,2	5,3	5,7
Birincil Ürün olan	3,8	6,7	3,8	1	6,6	5,7	3,1	4,1	2,4		2,4	2,8	3,3
Dış Finansman Kaynağına göre													
Net Borçlu Ekonomiler	4,3	6,7	4,3	1,9	6,7	5,1	4,1	4,5	4,1		4,3	4,8	5,4
Net Borçlu Ekonomilere göre													
Borç Faizinin Ödenmesi Tecrübesi													
Borçlu Ekonomiler ve/veya 2009-2013 süresince yeniden planlananlar	5,4	6,4	6,2	3,8	4,5	2,3	2,8	3,4	3,2		4	4,6	5,1
Medyan Büyüme Oranı													
Gelişmiş Ekonomiler	3,5	4,2	1	-3,8	2,3	2,1	0,9	1,4	2,1		2,5	2,3	2,2
Gelişmekte olan Piyasalar ve Gelişen Ekonomiler	4,4	6,1	5	1,7	4,5	4,5	4	3,9	3,5		3,5	3,9	4
Kişi Başına Düşen Hasılat													
Gelişmiş Ekonomiler	2,1	2	-0,6	-4,0	2,5	1,2	0,7	0,8	1,3		1,9	1,9	1,5
Gelişmekte olan Piyasalar ve Gelişen Ekonomiler	4,1	7,2	4,3	1,9	6,2	5,1	3,9	3,8	3,5		3,1	3,6	4,2
Borsaya Dayalı Dünya Büyüme Oranı	3,1	3,9	1,5	-2,0	4,1	3	2,4	2,5	2,6		2,9	3,2	3,2
Dünya Üretim Değeri (Milyar USD)													
Borsa payı	37.521	57.456	62.999	59.711	65.206	72.188	73.475	75.471	77.302		74.551	78.302	98.116
Satınalma Gücü Partileri	54.309	78.486	82.307	82.739	88.156	93.576	98.191	102.966	107.921		112.552	118.471	149.436

* Reel GSYİH

** Bu tabloda, Gelişmiş Ekonomilerin anlamı, ABD, Euro Bölgesi ve Japonya dışındaki gelişmiş ekonomiler

*** Gürcistan ve Türkmenistan Bağımsız Devletler Topluluğunun bir üyesi olmamasına rağmen Coğrafi ve ekonomik yapısındaki benzerlikleri nedeniyle bu gruba dahil edilmiştir.

6.2. Gelişmekte olan Piyasalar ve Gelişen Ekonomilerin Reel GSYİH'ları (Yıllık Yüzde Değişim)

Bağımsız Devletler Topluluğu'nun 1997-2006 yılları arasında ortalama GSYİH'sı %5,5 oranında artış göstermiştir. 2006 ve 2007 yıllarında sırasıyla %8,9 ve %9 oranlarında büyük artışlar göstermiştir. Etkili olan 2008 Küresel ekonomik krizi sonrasında GSYİH 2008 yılında %5,3 artış göstermiş ancak 2009 yılında % (-)6,3'lük oranda bir düşüş meydana gelmiştir. 2010 ve 2011 yıllarında bir toparlanma sağlansa da takip eden yıllarda bu seviyelere ulaşamamıştır. 2013 yılı ve 2014 yılında petrol fiyatlarındaki düşüş Bağımsız Devletler Topluluğu'nu daha da olumsuz etkilemiş ve 2013 yılında Reel GSYİH %2,2 seviyelerine gerilemiştir. IMF'in aşağıda yer alan tablosunda da görüleceği üzere geleceğe dair tahminleri 2016 için %0,3 ve 2020 için ise %2,4 olarak verilmiştir.

Bağımsız Devletler Topluluğu'nun içinde yer alan Rusya'ya baktığımızda 1997-2006 yılları arasında ortalama GSYİH'sı %5 iken 2007 yılında %8,5'lik ve 2008 yılında %5,2 oranlarında artış gerçekleşmiştir. 2008 küresel ekonomik krizin etkileri Rusya'da 2009 yılında hissedilmiş ve GSYİH %(-)7,8 oranında gerilemiştir. 2010 ve 2011 yıllarında toparlanma sağlayarak yaklaşık %4,5 seviyelerinde artış gerçekleşmiştir. Ancak kriz öncesi seviyeleri yakalayamamıştır. IMF'in Rusya'nın GSYİH'nın yüzdelik değişimi için 2020 tahmini %1,5 olmaktadır.

Gelişmekte olan ve gelişen Asya ülkelerinin 1997-2006 yılı ortalama GSYİH yüzdelik değişimi %7 olup 2007 yılında bu oran %11,2 olarak gerçekleşmiştir.

Gelişmekte olan ve gelişen Asya ülkelerinin Reel GSYİH'larını incelediğimizde en fazla gelişme gösteren ülkenin Çin olduğunu görmekteyiz. Çin'in Reel GSYİH 1997-2006 yılları arasında ortalama %9,4 oranında artış göstermiştir. 2006 ve 2007 yıllarında sırasıyla %12,7 ve %14,2 oranında artış göstermiş ve 1996 yılından beri en yüksek artışları sağlamıştır. 2008 küresel ekonomik krizi diğer ülkelerde olduğu kadar olmasa da Çin'de de etkisini göstermiş ancak (-)

değerlere düşülmemiş artış hızı yavaşlayarak devam etmiştir. 2008 yılında %9,6 ve 2009 yılında %9,2 oranında artışlar sağlanmıştır. Çin'in reel GSYİH yıllık değişim yüzdesinin azalarak artması beklenmekte olup tablo 27'ye göre 2016 yılında değişimin yüzde %6,3 ve 2020 yılında %6,3 olması beklenmektedir.

Gelişmekte olan ve gelişen Avrupa ülkelerinin Reel GSYİH'larını incelediğimizde reel GSYİH 1997-2006 yılları arasında ortalama % 4,1 artmış ve küresel ekonomik krizin etkileri sonucu 2008 yılında oran %3,1 artmış ancak 2009 yılında %(-) 3 oranında düşmüştür. 2010 ve 2011 yıllarında toparlanma gösterse de sonraki yıllarda azalarak artan bir seyir izlemiştir. Tablo 27'de görüleceği üzere IMF'in 2020 yılı için yapmış olduğu tahmin %3,4'dür.

Gelişmekte olan ve gelişen Avrupa ülkeleri arasında yer alan Türkiye'yi incelediğimizde Türkiye'nin reel GSYİH'ında 1997-2006 yılları arasında ortalama % 4,3 oranında artış gözlenmiştir. Küresel ekonomik krizin etkileri Türkiye'de de hissedilmiş 2008 yılında %0,7 oranında bir artış sağlanmış ancak 2009 yılında % (-) 4,8 oranında düşüş meydana gelmiştir. 2009 ve 2010 yıllarında hızlı bir yükselme görülse de takip eden yıllarda 2009 ve 2010 yıllarında ki seviyelere ulaşamamıştır. Tablo 27'de görüleceği üzere IMF'in 2020 yılı için yapmış olduğu tahmin %3,5'dur.

Tablo 27. Gelişmekte olan piyasalar ve gelişen ekonomilerin reel GSYİH (yıllık yüzdelik değişim) (IMF, 2016)

	Ortalama										Tahminler		
	1997-2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		2015	2016	2020
Bagımsız Devletler Topluluğu*,**	5,5	9	5,3	-6,3	4,6	4,8	3,4	2,2	1		-2,6	0,3	2,4
Rusya	5	8,5	5,2	-7,8	4,5	4,3	3,4	1,3	0,6		-3,8	-1,1	1,5
Rusya Haricinde	6,6	10,4	5,6	-2,5	5	6,2	3,6	4,2	1,9		0,4	3,2	4,3
Ermenistan	9,4	13,7	6,9	-14,1	2,2	4,7	7,1	3,5	3,4		-1	0	3,5
Azerbaycan	12,5	25	10,8	9,3	5	0,1	2,2	5,8	2,8		0,6	2,5	3,3
Belarus	7,6	8,7	10,3	0,1	7,7	5,5	1,7	1	1,6		-2,3	-0,1	0,5
Gürcistan	6,4	12,6	2,6	-3,7	6,2	7,2	6,4	3,3	4,7		2	3	5
Kazakistan	7,4	8,9	3,3	1,2	7,3	7,5	5	6	4,3		2	3,1	4,2
Kırgız Cumhuriyeti	4,3	8,5	7,6	2,9	-0,5	6	-0,9	10,5	3,6		1,7	3,4	5,3
Moldavya	3,3	3	7,8	-6	7,1	6,8	-0,7	9,4	4,6		-1	3	4
Tacikistan	7,2	7,8	7,9	3,9	6,5	7,4	7,5	7,4	6,7		3	4,1	5
Türkmenistan	11,9	11,1	14,7	6,1	9,2	14,7	11,1	10,2	10,3		9	9,2	6,9
Ukrayna ***	4,6	8,2	2,2	-15,1	0,3	5,5	0,2	0	-6,8		-5,5	2	4
Özbekistan	5,2	9,5	9	8,1	8,5	8,3	8,2	8	8,1		6,2	6,5	6,5
Gelişmekte olan ve Gelişen Asya	7	11,2	7,3	7,5	9,6	7,7	6,8	7	6,8		6,6	6,4	6,6
Bangladeş	5,6	6,5	5,5	5,3	6	6,5	6,3	6,1	6,1		6,3	6,8	6,7
Bhutan	7	12,6	10,8	5,7	9,3	10,1	6,5	5	6,4		7,6	8,2	6,9
Brunei Barış Ülkesi Devleti	1,9	0,2	-1,9	-1,8	2,6	3,4	0,9	-1,8	-0,7		-0,5	2,8	5
Kamboçya	8,9	10,2	6,7	0,1	6	7,1	7,3	7,4	7		7,2	7,2	7,3
Çin	9,4	14,2	9,6	9,2	10,4	9,3	7,8	7,8	7,4		6,8	6,3	6,3
Fiji	2,2	-0,9	1	-1,4	3	2,7	1,8	4,6	4,1		3,3	3	3
Hindistan	6,6	9,8	3,9	8,5	10,3	6,6	5,1	6,9	7,2		7,5	7,5	7,8
Endonezya	2,5	6,3	7,4	4,7	6,4	6,2	6	5,6	5		5,2	5,5	6
Kiribati	1,9	2,2	-0,8	0,3	-0,9	-0,2	3,4	2,4	3,8		2,9	1,5	2
Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti	6,2	7,8	7,8	7,5	8,1	8	7,9	8	7,4		7,3	7,8	7,3
Malezya	4,3	6,3	4,8	-1,5	7,4	5,2	5,6	4,7	6		4,8	4,9	5
Maldivler	7,7	10,6	12,2	-3,6	7,1	6,5	1,3	4,7	5		5	3,9	5
Marshall Adaları	-	3,8	-2	-1,7	6,1	0	4,7	3	0,5		1,7	2,2	1,6
Mikronezya	0,5	-2,2	-2,5	1	3,2	1,8	0,1	-4	0,1		0,3	1	1,1
Moğolistan	5,4	8,8	8,1	-2,3	20,9	17,3	12,3	11,6	7,8		4,4	4,2	9,2
Myanmar	-	12	3,6	5,1	5,3	5,9	7,3	8,3	7,7		8,3	8,5	7,5
Nepal	4	3,4	6,1	4,5	4,8	3,4	4,8	3,9	5,5		5	5	4,5
Palau	-	1,7	-5,5	-10,7	3,2	5,2	5,5	-0,2	8		2,2	2,7	2
Papua Yeni Gine	1	7,2	6,6	6,1	7,7	10,7	8,1	5,5	5,8		19,3	3,3	3,5
Filipinler	4	6,6	4,2	1,1	7,6	3,7	6,8	7,2	6,1		6,7	6,3	6
Samoa	3,6	1,1	2,9	-6,4	-2,3	6,2	1,2	-1,1	1,9		2,8	1,4	2
Solomon Adaları	0,3	6,4	7,1	-4,7	6,9	12,9	4,7	3	1,5		3,3	3	3,4
Sri Lanka	4,5	6,8	6	3,5	8	8,2	6,3	7,3	7,4		6,5	6,5	6,5
Tayland	2,7	5	2,5	-2,3	7,8	0,1	6,5	2,9	0,7		3,7	4	3,8
Doğu Timor****	-	11,4	14,2	13	9,4	14,7	7,8	5,4	6,6		6,8	6,9	7
Tonga	1	-1,1	1,8	2,6	3,1	1,3	-1,1	-0,3	2,3		2,7	2,4	0,7
Tuvalu	-	6,4	8	-4,4	-2,7	8,5	0,2	1,3	2,2		2,5	2,5	1,7
Vanuatu	2,5	5,2	6,5	3,3	1,6	1,2	1,8	2	2,9		-4	5	2,5
Vietnam	6,9	7,1	5,7	5,4	6,4	6,2	5,2	5,4	6		6	5,8	6
Gelişmekte olan ve Gelişen Avrupa	4,1	5,5	3,1	-3	4,8	5,4	1,3	2,9	2,8		2,9	3,2	3,4
Arnavutluk	5,1	5,9	7,5	3,4	3,7	2,5	1,6	1,4	2,1		3	4	4,5
Bosna-Hersek	-	6	5,6	-2,7	0,8	1	-1,2	2,5	0,8		2,3	3,1	4
Bulgaristan	3,8	6,9	5,8	-5	0,7	2	0,5	1,1	1,7		1,2	1,5	2,5
Hırvatistan	3,8	5,2	2,1	-7,4	-1,7	-0,3	-2,2	-0,9	-0,4		0,5	1	2
Macaristan	4	0,5	0,9	-6,6	0,8	1,8	-1,5	1,5	3,6		2,7	2,3	2,1
Kosova	-	8,3	4,5	3,6	3,3	4,4	2,8	3,4	2,7		3,3	3,5	3,5
Makedonya Cumhuriyeti	2,7	6,5	5,5	-0,4	3,4	2,3	-0,5	2,7	3,8		3,8	3,9	4
Karadağ	-	10,7	6,9	-5,7	2,5	3,2	-2,5	3,3	1,1		4,7	3,5	3,3
Polonya	4,2	7,2	3,9	2,6	3,7	4,8	1,8	1,7	3,3		3,5	3,5	3,6
Romanya	2,7	6,9	8,5	-7,1	-0,8	1,1	0,6	3,4	2,9		2,7	2,9	3,5
Sırbistan	-	5,9	5,4	-3,1	0,6	1,4	-1	2,6	-1,8		-0,5	1,5	4
Türkiye	4,3	4,7	0,7	-4,8	9,2	8,8	2,1	4,1	2,9		3,1	3,6	3,5

6.3. Gelişmiş Ekonomiler: Reel GSYİH ve Toplam Yurtiçi Talep

Gelişmiş Ekonomilerin reel GSYH değerlerini incelediğimizde, GSYH'nın 1997-2006 yıllarında ortalama %2,8 oranında arttığı görülmektedir. 2006 ve 2007 yıllarında sırasıyla %3,1 ve %2,8 oranında artış olmuştur. 2008 yılı küresel ekonomik krizinin etkileri ile 2008 yılında ancak % 0,2'lik bir artış ve 2009 yılında % (-) 3,4 oranında bir düşüş meydana gelmiştir.

Gelişmiş ekonomiler içinde yer alan ABD'nin GSYH 1997-2006 yıllarında ortalama % 3,3 artmıştır. 2006 ve 2007 yıllarında sırasıyla %2,7 ve %1,8 oranında bir büyüme gerçekleşmiştir. 2008 yılı küresel ekonomik krizin ABD'de de ortaya çıkıp tüm Dünyaya yayıldığı düşünüldüğünde krizin etkileri ABD'de 2007 yılında ortaya çıkmış ve 2008 ve 2009 yıllarında da etkileri devam etmiştir. Tablo 28'de görüleceği üzere IMF ABD'nin 2016 yılı için GSYİH'nı %3,1 ve 2020 yılı için ise %2 olarak tahmin etmiştir.

Avrupa Bölgesinin reel GSYH değerlerini incelediğimizde 1997-2006 yıllarında ortalama %2,3 oranında bir artış sağlandığı görülmektedir. 2006 ve 2007 yıllarında sırasıyla %3,3 ve %3 oranında artışlar olmuştur. Avrupa bölgesinde küresel krizin etkileri çok fazla hissedilmiştir. 2008 yılında %0,5 ve 2009 yılında % (-) 4,5 oranında bir düşüş olmuştur. 2010 ve 2011 yıllarında bir nebze toparlanma görülse de 2012 ve 2013 yıllarında yine eksili değerler görülmüştür. Tablo 28'de görüleceği üzere IMF'in Avrupa bölgesi için 2016 ve 2020 yılları için tahminleri %1,6 ve %1,5'dir.

Avrupa Bölgesi ülkelerinden reel GSYH 2008 yılında en fazla düşüş gösteren ülke %(-) 14,8 ile Litvanya'dır. Litvanya'yı % (-) 14,7 ile Estonya takip etmektedir. Denizcilik sektörünün en güçlü olduğu ülkelerden olan Yunanistan'ın incelediğimizde reel GSYH 1997-2006 yıllarında ortalama %4,1 oranında artmıştır. 2006 ve 2007 yıllarında sırasıyla %5,5 ve %3,5 oranında artmış, 2008 yılında % (-)0,4 ve 2009 yılında %(-) 4,4 oranında düşmüştür. Diğer ülkelerin birçoğunda 2010 yılında toparlanma sağlasa da Yunanistan 2010,2011 ve 2012 yıllarında büyük düşüşler görülmüştür. Yunanistan hala ekonomik kriz ile uğraşmaktadır.

Tablo 28. Gelişmiş ekonomilerin reel GSYİH ve toplam yurtiçi talepleri (yıllık yüzdelik değişim) (IMF, 2016)

	Ortalama										Tahminler			4.Çeyrek Tahminleri	
	1997-2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2014:Q4	2015:Q4	2016:Q4
Reel GSYİH															
Gelişmiş Ekonomiler	2,8	2,8	0,2	-3,4	3,1	1,7	1,2	1,4	1,8	2,4	2,4	1,9	1,7	2,5	2,3
Amerika	3,3	1,8	-0,3	-2,8	2,5	1,6	2,3	2,2	2,4	3,1	3,1	2	2,4	3,1	2,8
Avrupa Bölgesi***	2,3	3	0,5	-4,5	2	1,6	-0,8	-0,5	0,9	1,5	1,6	1,5	0,9	1,7	1,6
Almanya	1,5	3,4	0,8	-5,6	3,9	3,7	0,6	0,2	1,6	1,6	1,7	1,3	1,5	1,7	1,7
Fransa	2,4	2,4	0,2	-2,9	2	2,1	0,3	0,3	0,4	1,2	1,5	1,9	0,2	1,6	1,3
İtalya	1,5	1,5	-1,0	-5,5	1,7	0,6	-2,8	-1,7	-0,4	0,5	1,1	1	-0,5	1	1,1
İspanya	3,9	3,8	1,1	-3,6	0	-0,6	-2,1	-1,2	1,4	2,5	2	1,7	2	2,4	1,8
Hollanda	2,7	4,2	2,1	-3,3	1,1	1,7	-1,6	-0,7	0,9	1,6	1,6	1,8	1,4	1,1	1,7
Belçika	2,4	3	1	-2,6	2,5	1,6	0,1	0,3	1	1,3	1,5	1,6	1	1,6	1,6
Avusturya	2,5	3,6	1,5	-3,8	1,9	3,1	0,9	0,2	0,3	0,9	1,6	1,1	-0,2	1,6	1,5
Yunanistan	4,1	3,5	-0,4	-4,4	-5,4	-8,9	-6,6	-3,9	0,8	2,5	3,7	2,6	1,3	4	3,5
Portekiz	2,3	2,5	0,2	-3,0	1,9	-1,8	-4,0	-1,6	0,9	1,6	1,5	1,2	0,7	1,4	1,6
İrlanda	6,9	4,9	-2,6	-6,4	-0,3	2,8	-0,3	0,2	4,8	3,9	3,3	2,5	4,1	2,1	1,6
Finlandiya	3,8	5,2	0,7	-8,3	3	2,6	-1,4	-1,3	-0,1	0,8	1,4	1,8	-0,2	1,6	1,3
Slovakya	4,3	10,7	5,4	-5,3	4,8	2,7	1,6	1,4	2,4	2,9	3,3	3	2,4	3,3	3,3
Litvanya	6,4	11,1	2,6	-14,8	1,6	6,1	3,8	3,3	2,9	2,8	3,2	3,7	2,1	3,7	6,1
Slovenya	4,1	6,9	3,3	-7,8	1,2	0,6	-2,6	-1,0	2,6	2,1	1,9	1,8	2	1,3	6,5
Lüksemburg	4,9	6,5	0,5	-5,3	5,1	2,6	-0,2	2	2,9	2,5	2,3	2,2	3,9	2	2,4
Letonya	7,6	9,8	-3,2	-14,2	-2,9	5	4,8	4,2	2,4	2,3	3,3	4	2,1	2,7	3,3
Estonya	7,4	7,9	-5,3	-14,7	2,5	8,3	4,7	1,6	2,1	2,5	3,4	3,4	3	5,1	3,4
Kıbrıs****	3,9	4,9	3,6	-2,0	1,4	0,3	-2,4	-5,4	-2,3	0,2	1,4	1,8	-2,0	-	-
Malta	-	4	3,3	-2,5	3,5	2,3	2,5	2,7	3,5	3,2	2,7	2,5	4,1	4,4	2,9
Japonya	0,9	2,2	-1,0	-5,5	4,7	-0,5	1,8	1,6	-0,1	1	1,2	0,7	-0,7	2,4	0,5
Birleşik Krallık	3,1	2,6	-0,3	-4,3	1,9	1,6	0,7	1,7	2,6	2,7	2,3	2,1	2,7	2,7	2,2
Kore	4,9	5,5	2,8	0,7	6,5	3,7	2,3	3	3,3	3,3	3,5	3,7	2,8	3,9	3
Kanada	3,4	2	1,2	-2,7	3,4	3	1,9	2	2,5	2,2	2	1,9	2,6	1,8	2
Avustralya	3,6	4,5	2,7	1,6	2,3	2,7	3,6	2,1	2,7	2,8	3,2	2,8	2,5	3,6	2,7
Tayvan	4,9	6,5	0,7	-1,6	10,6	3,8	2,1	2,2	3,7	3,8	4,1	4,2	3,5	3,4	4,6
İsviçre	2,2	4,1	2,2	-2,1	2,9	1,9	1,1	1,9	2	0,8	1,2	1,9	2	0,1	1,7
İsveç	3,4	3,4	-0,6	-5,2	6	2,7	-0,3	1,3	2,1	2,7	2,8	2,3	2,6	2,2	3,1
Singapur	5,4	9,1	1,8	-0,6	15,2	6,2	3,4	4,4	2,9	3	3	3,2	2,2	3,2	2,7
Hong Kong	3,7	6,5	2,1	-2,5	6,8	4,8	1,7	2,9	2,3	2,8	3,1	3,5	2,2	3	3,2
Norveç	2,6	2,9	0,4	-1,6	0,6	1	2,7	0,7	2,2	1	1,5	2	3	-0,3	2,7
Çek Cumhuriyeti	3,1	5,5	2,7	-4,8	2,3	2	-0,8	-0,7	2	2,5	2,7	2,2	1,5	3,1	2,4
İsrail	3,7	6,3	3,5	1,9	5,8	4,2	3	3,2	2,8	3,5	3,3	2,9	2,9	3,1	3,7
Danimarka	2,3	0,8	-0,7	-5,1	1,6	1,2	-0,7	-0,5	1	1,6	2	2,2	1,3	1,5	2,3
Yeni Zelanda	3,4	3,4	-0,5	-1,4	1,6	1,8	2,4	2,2	3,2	2,9	2,7	2,3	3,5	2,3	3,2
İzlanda	4,5	9,7	1,1	-5,1	-3,1	2,1	1,1	3,5	1,8	3,5	3,2	2,6	5,4	2,8	3,3
San Marino	-	7,1	1,7	-12,8	-4,6	-9,5	-7,5	-4,5	-1,0	1	1,1	1,3	-	-	-
Büyük Gelişmiş Ekonomiler	2,5	2,1	-0,2	-3,8	2,9	1,6	1,4	1,5	1,7	2,3	2,3	1,7	1,6	2,5	2,1
Reel Yurt içi Toplam Talep															
Gelişmiş Ekonomiler	2,9	2,3	-0,3	-3,7	3	1,4	0,8	1	1,8	2,3	2,4	2	1,6	2,6	2,2
Amerika	3,7	1,1	-1,3	-3,8	2,9	1,6	2,2	1,9	2,5	3,4	3,4	2,2	2,9	3,4	3,2
Avrupa Bölgesi***	2,3	2,8	0,4	-3,9	1,5	0,7	-2,3	-0,9	0,8	1,2	1,5	1,5	0,7	1,4	1,5
Almanya	0,9	1,8	0,9	-3,2	2,9	3,1	-0,8	0,8	1,3	1,5	1,7	1,4	1	2	1,6
Fransa	2,5	3,1	0,5	-2,5	2,1	2	-0,3	0,2	0,7	0,8	1,4	1,8	0,5	1	1,6
İtalya	2,2	1,3	-1,2	-4,1	2	-0,6	-5,5	-2,5	-0,7	-0,2	0,7	1	-1,1	0,5	0,9
İspanya	4,8	4,1	-0,4	-6,0	-0,5	-2,7	-4,2	-2,7	2,3	3,1	1,7	1,4	2,8	2,8	1,6
Japonya	0,5	1,1	-1,3	-4,0	2,9	0,4	2,6	1,9	0,1	0,1	0,7	0,5	-1,6	2,2	-0,6
Birleşik Krallık	3,4	2,5	-1,3	-4,4	2,5	0,3	1,4	1,8	2,9	2,7	2,4	2,2	2,1	3	2,1
Kanada	3,6	3,4	2,8	-2,7	5,2	3,3	2,2	1,8	1,4	1,2	1,9	1,7	1,4	0,9	2,3
Diğer Gelişmiş Ekonomiler*****	3,3	5	1,7	-2,8	6,2	3,1	1,8	1,2	2,2	3,2	3	3,3	1,7	2,9	3,1
Büyük Gelişmiş Ekonomiler	2,7	1,6	-0,7	-3,7	2,9	1,5	1,2	1,4	1,7	2,2	2,4	1,8	1,5	2,6	2,1

6.4. Dünya Ticaret Hacmi ve Fiyat Özeti

Dünya ticaret hacminde 1997-2006 yılları arasında ortalama % 6,8'lik bir büyüme gerçekleşirken 2007-2016 yılları arasında hacmin ortalama olarak %3,7 olarak gerçekleşeceği beklenmektedir. 2007 yılında ticaret hacminde %8,3'lük bir artış gerçekleşirken 2008 yılında %3 ve 2009 yılında küresel ekonomik krizin etkileri ile %10,6'lık bir düşüş gerçekleşmiştir. 2010 yılında %12,6'lık bir artış ile toparlanma sağlanmıştır. 2012, 2013 ve 2014 yıllarında negative değerlere düşülmemiş ancak %3 civarı artışlar gerçekleşmiştir. 2015 ve 2016 yılları için yapılan tahminler ise sırasıyla %3,7 ve %4,7'dir.

Gelişmiş Ekonomilerin ihracat miktarları değerlendirildiğinde 1997-2006 yılları arasında ortalama %6,1'lik bir artış olmuş, 2007-2016 yılları arasında ise ortalama %3'lük bir artış beklenmektedir. Gelişmekte olan piyasalar ve gelişen ekonomilerde ise 1997-2006 yılları arasında ortalama %8,3 oranında bir artış olmuş, 2007-2016 yılları arasında ise ortalama %5'lik bir artış beklenmektedir.

Gelişmiş Ekonomilerin ithalat miktarları değerlendirildiğinde 1997-2006 yılları arasında ortalama %6,6'lık bir artış olmuş, 2007-2016 yılları arasında ise ortalama %2,3'lük bir artış beklenmektedir. Gelişmekte olan piyasalar ve gelişen ekonomilerde ise 1997-2006 yılları arasında ortalama %8,1 oranında bir artış olmuş, 2007-2016 yılları arasında ise ortalama %6,3'lük bir artış beklenmektedir.

2008 küresel ekonomik krizinin etkileri bütün piyasalarda hissedilmiş ve 2009 yılında büyük düşüşler yaşanmıştır.

Tablo 29. Dünya ticaret hacmi ve fiyat özeti (yıllık yüzdelik değişim) (IMF, 2016)

	Ortalama											Tahminler	
	1997-2006	2007-2016	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		2015	2016
Dünya Ticareti													
Hacim	6,8	3,7	8,3	3	-10,6	12,6	6,8	2,8	3,5	3,4		3,7	4,7
Fiyat Deflatörü													
USD olarak	1,5	1	7,6	11,4	-10,2	5,7	11	-1,6	-0,7	-1,6		-10,2	1,3
SDR (Özel Çekme Hakları) olarak	1,4	1,4	3,4	7,9	-8,0	6,8	7,3	1,5	0,1	-1,6		-3,3	1
Ticaret Hacmi													
İhracat													
Gelişmiş Ekonomiler	6,1	3	7,5	2,2	-11,8	12,3	6,3	2	3,1	3,3		3,2	4,1
Gelişmekte olan Piyasalar ve Gelişen Ekonomiler	8,3	5	9,7	4,4	-7,7	13,6	7,4	4,4	4,6	3,4		5,3	5,7
İthalat													
Gelişmiş Ekonomiler	6,6	2,3	5,7	0,5	-12,2	11,7	5,5	0,9	2,1	3,3		3,3	4,3
Gelişmekte olan Piyasalar ve Gelişen Ekonomiler	8,1	6,3	15,6	9,1	-7,9	14,1	9,8	6	5,5	3,7		3,5	5,5
Ticaret Haddi													
Gelişmiş Ekonomiler	-0,2	-0,1	0,1	-2,3	2,8	-0,9	-1,7	-0,6	0,7	0,3		1	-0,4
Gelişmekte olan Piyasalar ve Gelişen Ekonomiler	1,6	0,2	1,9	3,7	-5,3	2	3,6	0,7	-0,3	-0,6		-3,7	0,1

6.5. Ham petrol Talebi Tahminleri

6.5.1.2019 Yılına kadar ham petrol talebi tahmini

2013-2019 dönemi için orta vadeli ham petrol talebinin günlük ortalama 1 milyon varil artarak 2019 yılında günlük 96 milyon varile ulaşması beklenmektedir. 2005 yılında pik yapan toplam talep bu dönemde tüm OECD (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü) bölgesinde azalarak 2013 yılında günlük 45,9 milyon varile düşmüş, 2019 yılında günlük 45,2 milyon varile düşmesi beklenmektedir. Rusya ve diğer Asya bölgelerinde ki petrol talebi yavaş yavaş artmaktadır. Talep artışında ki anahtarı günlük 1.1 milyon varil yıllık artış ile gelişmekte olan ülkeleridir. Yıllık bazda, 2015 yılına kadar, OECD üyesi olmayan ülkelerin petrol talebi ilk kez OECD ülkelerin petrol talebinden daha büyük olacaktır. Nitekim bunun zaten 2014 yılının ikinci yarısında meydana gelmesi beklenmektedir. Orta vadede, esas alınan yıllarda talep seviyelerinin yukarı yönlü revizyonlar nedeniyle artması beklenmektedir.

Tablo 30. Petrol talebinin orta vadeli görünümü milyon varil/gün (OPEC, 2015 b)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
OECD	45,8	45,8	45,7	45,5	45,3	45,2
Gelişmekte olan Ülkeler	40,1	41,2	42,2	43,2	44,3	45,4
Avrasya	5,2	5,2	5,3	5,3	5,4	5,4
Dünya	91,1	92,3	93,2	94,1	95	96
Yıllık Artış (%)	-	1,32	0,98	0,97	0,96	1,05

Tablo 31. 2013-2019 Petrol talebinin orta vadeli görünümü milyon varil/gün (OPEC, 2015 b)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
OECD Amerika	24,0	24,1	24,3	24,3	24,2	24,2	24,1
OECD Avrupa	13,6	13,4	13,3	13,3	13,2	13,2	13,1
OECD Asya							
Okyanusya	8,4	8,2	8,1	8,1	8,0	8,0	7,9
OECD	45,9	45,8	45,8	45,7	45,5	45,3	45,2
Latin Amerika	5,3	5,5	5,7	5,7	5,8	5,9	6,0
Orta Doğu&Afrika	3,5	3,6	3,7	3,7	3,8	3,9	4,0
Hindistan	3,7	3,8	3,9	4,0	4,2	4,4	4,6
Çin	10,1	10,4	10,7	11,1	11,4	11,8	12,2
Diğer Asya Ülkeleri	7,4	7,5	7,6	7,8	8,0	8,2	8,4
OPEC	9,0	9,4	9,7	9,8	9,9	10,1	10,2
Gelişmekte olan Ülkeler	39,0	40,1	41,2	42,2	43,2	44,3	45,4
Rusya	3,4	3,5	3,5	3,5	3,6	3,6	3,6
Diğer Avrasya Ülkeleri	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8
Avrasya	5,1	5,2	5,2	5,3	5,3	5,4	5,4
Dünya	90,0	91,1	92,3	93,2	94,1	95,0	96,0

Orta vadeli petrol talebine bakıldığında özellikle Çin'in talebinin yıllık ortalama 0,4 milyon varil/gün, Diğer Asya ülkelerinin neredeyse 0,2 milyon varil/gün ve Hindistan'ın 0,1 milyon varil/gün üzerinde büyümesi beklenmektedir.

6.5.2. Geleceğe dair ham petrol fiyatları tahminleri

1974-2015 arasında kalan 40 yıllık periyot ortalamasının, varil başına petrol fiyatının çeşidine göre 35 \$ ile 40\$ arasında değişmektedir. Şekil 32'de görüldüğü üzere bu süre içerisinde petrol fiyatlarında 10 yıl içinde 140\$ seviyelerini görmüştür. Dünya üzerindeki petrol üretiminin büyük bir çoğunluğuna sahip olarak OPEC ülkelerin ekonomileri sağlığı ve istikrarı doğrudan petrol fiyatlarına bağlıdır. Türkiye örneğinde olduğu gibi bir birçok enerji ithalatçısı ülke ekonomisi ise petrol fiyatlarıyla ters orantılı bir şekilde etkilenmektedir. Tablo 32'de görüleceği üzere Dünya Bankası raporlarına göre ham petrol varil fiyatının 2025 yılına kadar artarak devam edeceği beklenmektedir. Dünya Bankası petrol fiyatlarında birden büyük yükselişler ve düşüşler ön görmemektedir. Artan bir ivme ile 2025 yılında petrol fiyatının 82,6 usd/varil olması öngörülmektedir.

Bu doğrultuda yakıt fiyatlarında da artış olacağı ama bu artışların çok fazla olmayacağı düşünülebilmektedir. Yakıt maliyetleri gemi maliyetleri için de önemli bir yer tutmakta olup gemi maliyetlerinin en azından yakıt fiyatları nedeniyle büyük ölçüde artmayacağı beklenmektedir.

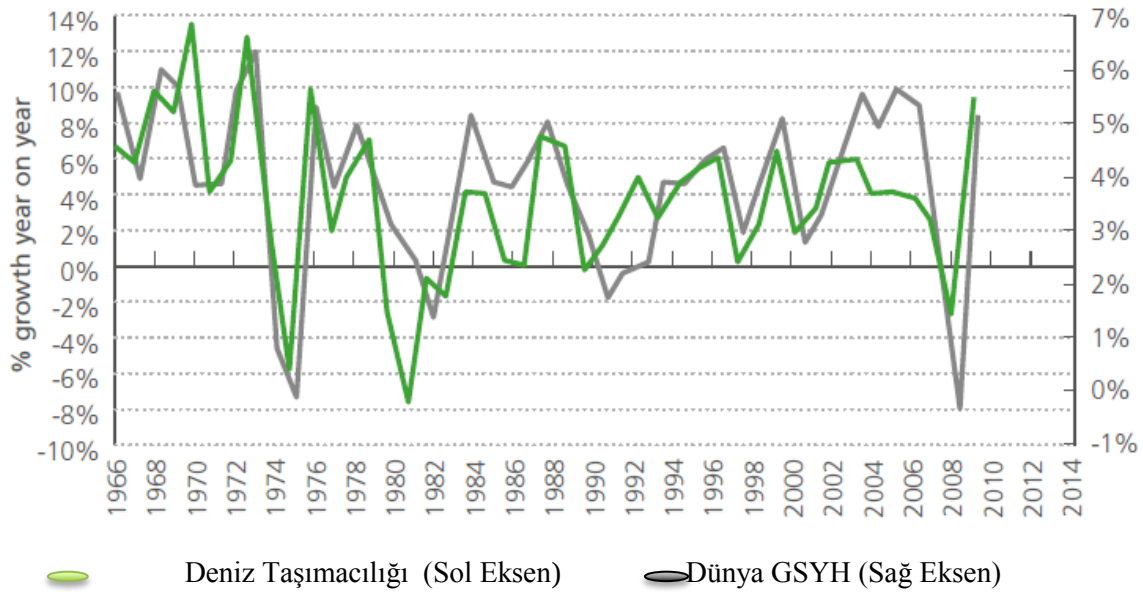
Tablo 32. Geleceğe dair ham petrol fiyatları tahminleri (nominal usd/varil) (World Bank , 2016)

(<http://www.opec.org>, 2016)

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
50,6	61	69,08	94,45	61,06	77,45	107,46	109,45	104,1	96,2	50,8	37,0	48,0	51,4	54,9	58,8	62,9	67,3	72,0	77,1	82,6

6.6. Dünya Ekonomisi ve Deniz Taşımacılığı Talebi

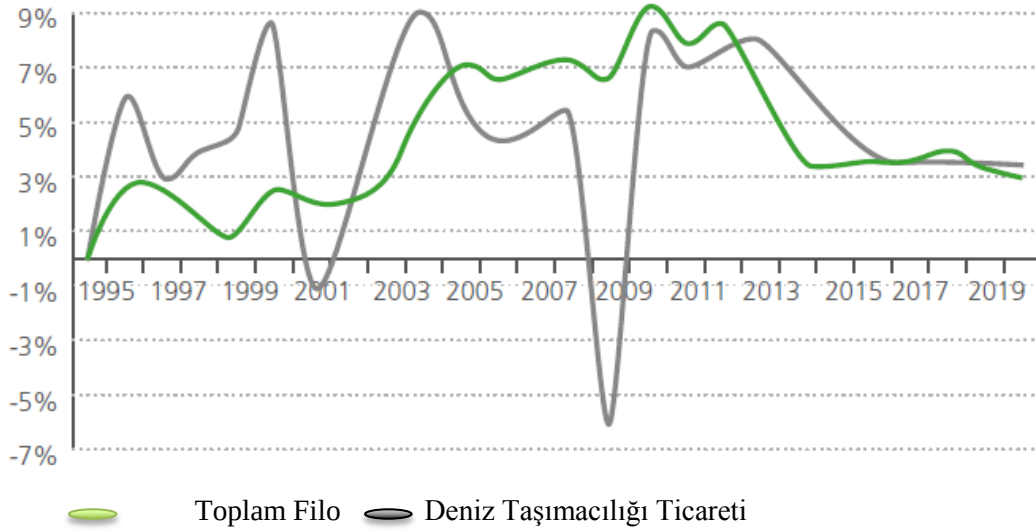
Geçtiğimiz yıllar boyunca, dünya ekonomisi farklı büyüklükteki ekonomik durgunluklarla kesintiye uğrasa da istikrarlı bir büyüme göstermiştir. 2009-2010 yıllarında, dünya ekonomisi 1930'ların Büyük Buhran'ından bu yana en zayıf durumda olup ama yavaş yavaş toparlanmaya başlamıştır. Aşağıda yer alan şekil 30'da görüldüğü gibi, dünya ekonomik büyümesi ile deniz taşımacılığı talebi yakından bağlantılıdır. Genel bir gözlem olarak düşük dünya Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) büyüme dönemlerinde, deniz ticaret hacmi küçülmektedir (DNV, 2012).



Şekil 31.GSYİH ile deniz taşımacılığı ticari büyümesi arasındaki ilişki (DNV, 2012)

6.7. Dünya Filo Büyümesi ve Toplam Deniz Taşımacılığı

Deniz taşımacılığı için talep ile filo kapasitesi arasındaki ilişki 1960'lı yıllarda oldukça dengeli olmuştur. Bunu 1970'lerde ABD'deki ithalatın artması ve Süveyş Kanalı'nın kapanması nedeniyle, deniz taşımacılığında ki yatırımların arttığı bir süre izlemiştir. Bundan sonra dünyada şartlar değişmiş, Süveyş Kanalı tekrar açılmış, ABD'nin petrol ithalatı beklenenden daha az gerçekleşmiştir. Bu durum 1980'lerde zayıf deniz taşımacılığı piyasalarının oluşmasına yol açmıştır. Zayıf piyasa koşulları iflaslara, tonaj satışları üzerinde baskıya ve hurdaya giden gemi sayısının yüksek olmasına neden olmuştur. Bu durum 1990'larda düzelmeye başlamıştır. 1995 yılından bu yana, dünya gemi filosu ve deniz ticaretindeki büyümede nispeten büyük farklılıklar meydana gelmiştir (DNV, 2012).



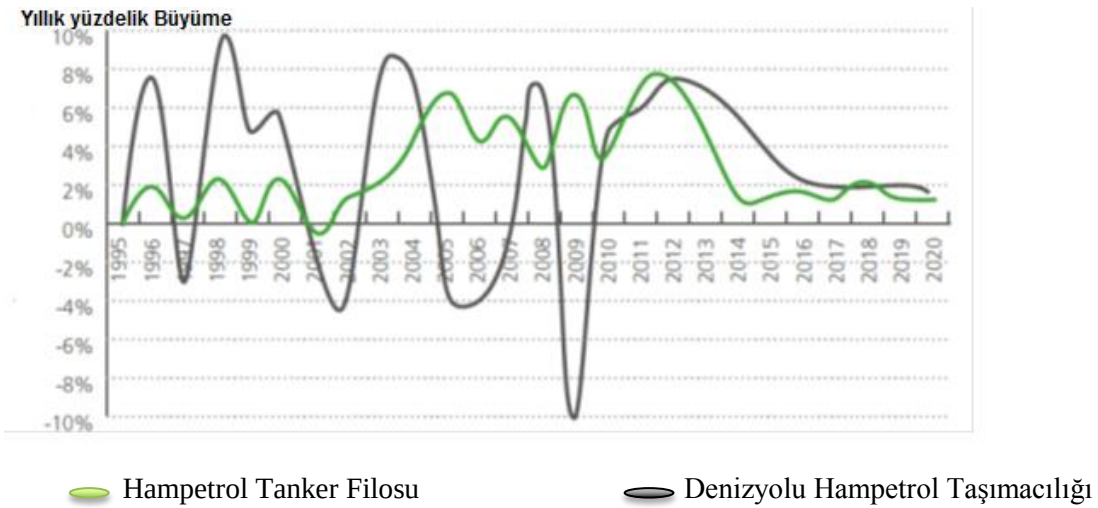
Şekil 32. Dünya filo büyümesi ve toplam deniz taşımacılığı ticareti (DNV, 2012)

6.8. Ham petrol Filosu ve Denizyolu ile Ham petrol Taşımacılığı

İleriye baktığımızda, Dünya ekonomik gücü bir değişim bir süreci için yer almaktadır. Ekonomik faaliyet merkezi Asya'ya doğru kaymaktadır. ABD'de var olan mali zorlukların yönetilebilir olması beklenmektedir. Özellikle enerji sektörü olmak üzere bazı endüstriler için parlak umutlar var olmaktadır. Son veriler, İngiltere ve Almanya ekonomisinin düz seyrettiğini göstermesine rağmen her iki ekonomi de düzelme açısından olumlu işaretler göstermiştir.

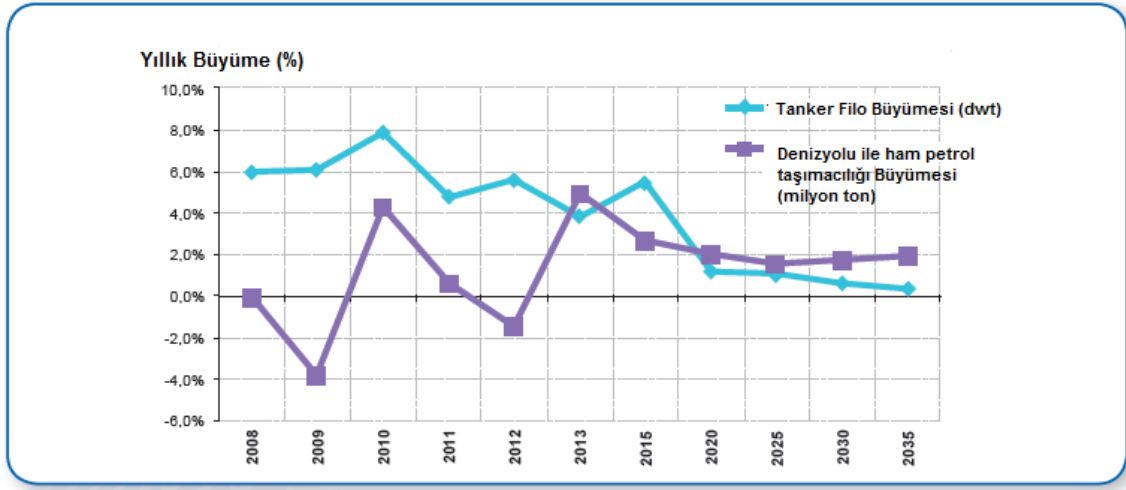
Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Kore, Türkiye, Endonezya ve Meksika (BRICKTIM) hala büyük bir gelişim potansiyeline sahip olup GSYİH'lerinin artacağı beklenmektedir. 2020 yılına kadar, dünya ekonomik aktivitesinin %40'ının Asya'da gerçekleşeceği varsayılmıştır. Dünya toplam GSYİH büyümesinin 2030'a kadar yılda yaklaşık % 3,3, ol stabil kalması beklenmektedir. 2016 yılına doğru deniz ticaretinin yıllık ortalama % 6 büyümesi beklenmektedir. Mal büyüme eğilimlerinin devam edeceği tahmin edilmektedir.

Dünya filo kapasitesinin önümüzdeki on yıllık süre içerisinde büyüyeceği beklenmektedir. IHS Fairplay 2020 yılına kadar toplam filonun milyon dwt olarak yaklaşık %50 büyüyeceğini tahmin etmektedir (yüzde 3.3 yıllık ekonomik büyüme dayalı) (DNV, 2012).



Şekil 33. Petrol tanker filosu ve denizyolu ile petrol taşımacılığı yıllık büyümesi (DNV, 2012)

2035 yılına kadar tanker filosunun dwt olarak yılda 0,84% büyümesi beklenmektedir. Sea Europe geleceğe dair tahminine göre yıllık 275 yeni gemiye (kimyasal ve petrol tankerleri dahil) yani 18 milyon dwt'a ihtiyaç duyulacaktır (Sea Europe Ship&Management Equipment Association, 2014).



Şekil 34. Tanker filo büyümesi ve deniz yolu taşımacılığı büyümesi arasındaki ilişki (Sea Europe Ship&Management Equipment Association, 2014)

VII.BULGULAR

Kriz kavramı, 1990’lardan sonra yaşıntımızın içine çok daha fazla girmiştir. 1990’lı yıllarda, dünyada finansal piyasalardaki küreselleşme ve şeffaflaşma süreci ile birlikte özellikle bilgisayar ve bilgi teknolojisinde ki yeniliklerin finansal araçlar ve finansal hizmetler üzerindeki etkisi ve yeni finansal araçların olağanüstü boyutta artması, sermaye akımlarının hızlanmasını kolaylaştırmış fakat aynı zamanda krizleri yaygınlaştırmada ve algılamada da hızlandırıcı bir rol üstlenmiştir.

Günümüz ekonomileri entegre duruma geldiği için en yakın tarihte ki 2008 küresel ekonomik krizinde olduğu gibi bir ulusal ekonomide ortaya çıkan kriz bütün dünya ekonomilerine sıçramakta, etkilerini oralarda da göstermektedir. Gelişmekte olan ülkelerin çoğu artık ticaret ve Doğrudan Yabancı Yatırım akımları aracılığı ile küresel ekonomiye bağımlı hale gelmiştir. Finansal sektörde başlayan krizler oradan reel sektöre geçmekte ve tüm piyasaları etkilemektedir.

Çalışma çerçevesinde Dünya toplam ham petrol ithalat ve ihracat miktarları, Türkiye’de ham petrol ithalatı 2014-2015 yılları itibariyle incelenmiştir. Yıllar itibarı ile gelişmiş ekonomilerin, Bağımsız devletler Topluluğu’nun ve gelişmiş ve gelişmekte olan Asya ve Avrupa ülkelerinin ekonomilerinin, GSYİH değişimleri belirlenmiştir. Aynı dönemlere ait ham petrol fiyatları, Aframaks, Suezmaks, Vlcc tankerlerinin günlük kazançları araştırılarak aynı dönemlere ait eşleşme ve değişimlerin belirlenmesi amaçlanmıştır.

Tablo 33. 2005- 2014 Yılları Dünya Ham Petrol Hareketleri, Ülkelerin GSYH değişimi, Ham petrol Fiyatı ve Navlun Değerleri

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dünya Toplam İthalatı (1.000 varil/gün)	42.529	42.917	43.142	43.004	43.372	43.076	42.682	43.081	41.731	40.897
Dünya Toplam İhracatı (1.000 varil/gün)	40.541	40.633	40.700	40.066	40.200	41.159	41.282	41.894	40.796	40.084
Dünya Petrol Tüketimi (1.000 varil/gün)	84.228	85.138	86.575	86.052	85.064	87.833	88.879	89.774	91.331	92.086
Dünya Hampetrol Ticareti (yıllık yüzdelik değişim)	1,6%	2,5%	2,6%	-0,7%	-0,7%	-3,9%	-0,9%	1,7%	-2,5%	0,0%
Türkiye'de Ham Petrol İthalatı (milyon/ton)	23.390	24.063	23.445	21.743	14.192	16.837	18.092	19.485	18.554	17.478
Gelişmiş Ekonomiler Reel GSYİH (yıllık yüzdelik değişim)	2,60	3,00	2,8	0,2	-3,4	3,1	1,7	1,2	1,4	1,8
Bagımsız Devletler Topluluğu Reel GSYİH (yıllık yüzdelik değişim)	6,8	8,2	9,00	5,3	-6,3	4,6	4,8	3,4	2,2	1
Gelişmekte Olan ve Gelişen Asya Reel GSYİH (yıllık yüzdelik değişim)	9	9,9	11,2	7,3	7,5	9,6	7,7	6,8	7	6,8
Gelişmekte Olan ve Gelişen Avrupa Reel GSYİH (yıllık yüzdelik değişim)	6,1	6,7	5,5	3,1	-3	4,8	5,4	1,3	2,9	2,8
Ham Petrol Fiyatları Nominal usd	50,6	61,08	69,08	94,45	61,06	77,45	107,46	109,45	104,1	96,2
Aframaks Günlük Navlun	\$ 41.243	\$ 37.565	\$ 33.705	\$ 47.627	\$ 15.148	\$ 24.664	\$ 12.566	\$ 13.254	\$ 14.153	\$ 23.252
Suezmaks Günlük Navlun	\$ 51.070	\$ 49.184	\$ 42.658	\$ 72.939	\$ 26.989	\$ 29.804	\$ 17.745	\$ 18.727	\$ 15.511	\$ 27.791
Vlcc Günlük Navlun	\$ 60.760	\$ 63.363	\$ 56.658	\$ 97.935	\$ 35.380	\$ 47.095	\$ 22.076	\$ 26.091	\$ 16.922	\$ 30.829

Yukarıda tablo 33'de ki özet tabloda görüleceği ham petrol piyasaları da kriz dönemlerinden etkilenmektedir. Ham petrol sadece enerji kaynağı olmadığı aynı zamanda kendinden elde edilen türevlerin sanayide yaygın kullanımı nedeniyle vazgeçilemez ana girdidir. Bu özelliği nedeniyle

Dünya toplam ham petrol ithalat ve ihracat miktarlarında kriz dönemlerinde bile çok büyük değişimler olmamıştır. Özellikle 2008 yılı krizi dikkate alındığında toplam ihracat yaklaşık 600.000 varil/gün düşmüş ve 2009 yılında da yaklaşık bu seviyelerde seyretmiştir. 2010, 2011 ve 2012 yıllarında toparlanma sağlanmış ve ancak 2012 yılındaki çok dille getirilmeyen ancak piyasaların etkilendiği krizden sonra 2013 yılında ihracat yaklaşık 1 milyon varil/gün düşerek yaklaşık 40,8 milyon varil/gün seviyelerine gerilemiştir.

Dünya toplam ham petrol ithalatında da 2008 yılında ki küresel ekonomik krizi döneminde büyük düşüş gerçekleşmemiş sadece 100.000 varil/gün'lük bir düşüş olmuştur. Daha büyük düşüş 2012 yılından sonra gerçekleşmiş olup ithalat yaklaşık 1,4 milyon varil/gün düşmüştür. 2014 yılında ise ithalat hala düşmekte olup 40,8 milyon/varil olarak gerçekleşmiştir. Toplam ithalat ve ihracat miktarında 2008 yılında ki kriz döneminde büyük değişimlerin olmamasının bir diğer sebebi ise ticaretin Asya'ya kayması ve özellikle Çin'in artan petrol ithalatıdır.

Türkiye'de ki ham petrol ithalatı da 2008 küresel ekonomik krizinden etkilenmiş ve 2008 yılında yaklaşık 21,7 milyon ton olan ithalat 2009 yılında yaklaşık 14 milyon ton seviyelerine düşmüştür.

Deniz taşımacılığındaki büyümenin uluslararası ticaretteki büyüme ile kuvvetli bir şekilde bağlantılı olması kaçınılmazdır. Düşük Dünya Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) büyüme dönemlerinde, deniz ticaret hacmi de küçülmüştür. Küresel ihracat değeri ilk olarak 1977 yılında 1 trilyon USD'yi geçmiş ve 2008 yılında 16 trilyon USD 'dan daha fazla emtia ihraç edilmiştir. Aynı dönemde, emtia ticareti, ithalat ve ihracat toplamının Dünya Gayri Safi Yurtiçi Hasıla içindeki (GSYİH) payı %18'den %51'e yükselmiştir. 1970'li ve 1980'li yıllarda ihracat değerindeki büyük dalgalanmalar özellikle ekonomik döngüler ile bağlantılı olmuştur. Özet tablodan görüleceği üzere krizin 2008 yılı sonu itibarı ile piyasaları etkilemesi nedeniyle 2008 yılında ülkelerin GSYH'ında büyük oranlarda düşüşler olmuş ve bu da ham petrol ticaretini etkilemiş ve ham petrol ticareti de 2008 ve 2009 yıllarında %(-)0,7oranında düşmüştür. 2009 yılında gelişmekte olan ve gelişen Asya ülkeleri hariç diğer ekonomiler GSYİH'larında negatif (-

) değerleri görmüş ve 2010 yılında Dünya ham petrol ticareti %(-) 3,9'luk bir kayıp yaşıamıştır. Ancak gelişmekte olan ve gelişen Asya lkeleri için veriler 2005, 2006 ve 2007 yıllarında olduğu gibi (2005 yılında %9 , 2006 yılında % 9,9 ve 2007 yılında % 11,2) parlak gözükmemektedir. Bu lkelerin GSYİH'larında büyüme devam etmekle birlikte yavaşlayan bir büyüme söz konusu olup 2020 yılına kadarda 2008 krizi öncesindeki değerleri yakalaması beklenmemektedir. 2020 yılı itibarı ile yapılan tahmin %6,6'dır.

Tanker navlun piyasaları da diğer sektörlerde olduğu gibi kriz dönemlerinden doğrudan etkilenmektedir. 2005, 2006 , 2007 ve 2008 yılları aframaks, suzmaks ve vlcc tanker armatrleri için açısından bol kazançlı yıllar olmuştur. 2008 yılı krizinin etkileri tanker piyasalarında 2008 yılı sonu itibarı ile hissedilmeye başlanmıştır. Armatrler 2009 yılını büyük kayıplarla kapamıştır. 2005-2008 yılları arasında büyük kazançlar sağlayan armatrler bu dönemde yüksek oranda tanker siparişı vermişlerdir.

Tanker navlun piyasalarını etkileyen faktörlerden bir diğeri ise talep ile tanker filo kapasitesi arasında ki ilişkidir. Talep ile filo kapasitesi arasındaki ilişki 1960'lı yıllarda oldukça dengeli olmuştur. Bunu 1970'lerde ABD'deki ithalatın artması ve Süveyş Kanalı'nın kapanması nedeniyle, deniz taşımacılığında ki yatırımların arttığı bir süreç izlemiştir. Daha sonra Süveyş Kanalı tekrar açılmış, ABD'nin petrol ithalatı beklenenden daha az gerçekleşmiştir. Bu durum 1980'lerde zayıf deniz taşımacılığı piyasalarının oluştmasına yol açmıştır. Zayıf piyasa koştulları iflaslara, tonaj satışıları üzerinde baskıya ve hurdaya giden gemi sayısının yüksek olmasına neden olmuştur. Bu durum 1990'larda düzelmeye başlamıştır. 1995 yılından bu yana, dünya gemi filosu ve deniz ticaretindeki büyümede nispeten büyük gelişmeler meydana gelmiştir.

1999-2006 yıllarında filo ve ticaretteki büyüme genişt ölçüde birbirini takip etmiş ve bu durum rekabetçi ve büyüyen market ile sonuçlanmıştır. 2001-2002 yıllarında yavaş geçen birkaç yıldan sonra, ticari büyüme toparlanmış ve bir bütün olarak tüm dönem için %4,6 CAGR (Bileşik Yıllık Büyüme Oranı) elde edilmiştir. Aynı dönemde filo büyümesi yıllık % 4,2 olmuştur, talep büyümesi bunu takip etmiş ancak geçememiştir.

2007-2014 yıllarında is filo büyümesinden önce ticaret artışı olmuştur. İlk bir kaç yıl piyasalar hızla büyüyen gemi sektöründen teslim edilen çok sayıda yeni teslim gemiyi absorbe edecek kadar kuvvetli olmuştur. Ancak, küresel mali krizin ardından, sürekli filo büyümesi çok daha zayıf piyasa koşulları ile sonuçlanmıştır. Bu yıllarda ticaretin % 3,5 büyümesi ile karşılaştırıldığında, filo yıllık % 6.5’lık bileşik büyüme oranı ile büyümüştür.

2010 yılında ticaretin mali krizin etkilerinden toparlanmaya başladığı dönemde ticari büyüme % 9,6 olup filo büyümesi % 9,5 olarak gerçekleşmiş ve ticari büyüme filo büyümesini geçmiştir. Sonuç olarak denizcilik piyasalarını takip edebilmek için arz/talep dengesizliğini takip etmek gerekmektedir.

Yukarıda değindiğimiz hususlar dışında ham petrol ve tanker navlun piyasalarını etkileyen diğer unsur ise yapısal değişikliklerdir. Ticaretteki 1960'lardaki artış OECD ülkeleri tarafından demir cevheri ve petrol gibi dökme malların büyük miktarlarda ithal edilerek küresel serbest ticaretin ayarlanması sonucu oluşmuştur. Daha sonra 1980'lerde yüksek petrol fiyatlarına yapısal tepki olarak ticaret çökmüştür. 2000'li yıllarda OECD ekonomilerinin yavaşlaması (daha az büyüme ve daha fazla hizmet) Çin'deki mega artışı bile etkileyecek kadar önemlidir. Yani, talep eğilimleri çok önemli, ancak yapısal değişiklikler de en az talep eğilimleri kadar önemli olabilmektedir.

VIII. SONUÇ

Deniz yolu ile taşınan ürünlerden biri de ham petrol olup gerek kısıtlı doğal kaynak oluşu gerekse tüm dünyanın çeşitli sektörlerde kullandığı ikamesiz ham madde oluşu sebebiyle oldukça değerli bir üründür. Ayrıca siyasi, ekonomik ve sosyal gündemde meydana gelebilecek gelişmelerden kısa sürede etkilenmesi ve bunu yansıtmaları sebebiyle de getirisi yüksek bir yatırım aracıdır.

Deniz taşımacılığındaki büyümenin uluslararası petrol ticaretindeki büyüme ile kuvvetli bir şekilde bağlantılı olması kaçınılmazdır. Bu sebepten dolayı tanker piyasalarını takip edebilmek ve piyasaların geleceğine dair tahminler yapabilmek için ham petrol piyasaları ve bu piyasalardaki arz ve talebin yakından takip edilmesi gerekmektedir.

Petrol piyasalarına baktığımızda küresel petrol tüketiminde büyüme 1980'lerden beri yüzde 1,5-2 civarında seyretmiş ancak Asya'daki büyüme yüzde 4'ün üzerinde seyretmiştir. Çin ve Hindistan gibi yüksek tüketimi olan ülkeler dünya petrol ticaretinde önemli role sahip olmaktadır. Hindistan ve Çin Orta Doğu'daki bağımlılıklarını çeşitlendirmek için Angola, Nijerya ve Venezuela'dan tedariklerini artırmaktadır. Angola, Sudan Arabistan'dan sonra Çin'e petrol sağlayan ikinci büyük tedarikçidir.

Ayrıca ABD'de artan ham petrol üretimi nedeniyle ivme kazanan bir ham petrol fazlalığı yaşanmaktadır. Amerika dahili üretimini tüketmek için özellikle Batı Afrika, Avrupa ve şimdi de Güney Amerika'dan ham petrol ithalatını kesmiştir. Kısa vadeli çözüm olarak fazla ham petrol Kanada'ya nakledilmiş ve bu yolla Kanada'nın ilave ham petrol ithalatı azaltılmıştır. Bu da talebin düşmesine ve bu bölgelerden yapılan taşımaların azalmasına neden olmuştur. ABD'de de ki üretim fazlalığına ilave olarak Libya ham petrol üretiminin arttırılması ile piyasalarda ham petrol fazlalığına neden olmuştur.

İran'a uygulanan ambargolar nedeni ile ülkeler İran'dan alımlarını sınırlandırmış ve başka kaynaklara yönelmiştir. Ancak 2016 yılı itibarı ile İran'a yapılan yaptırımlar kalkmış olup bu da İran'dan tekrar ham petrol satışlarının ve bu bölgeden taşımaların artmasını sağlayacaktır. Bu da ülkelerin ham petrol temin noktalarını tekrar gözden geçirmesine neden olacak tabi bunda İran'ın tekrar kaybettiği piyasalara girmesi için uygulayacağı fiyat politikası önemli bir rol oynayacaktır.

Deniz taşımacılığındaki büyümenin uluslararası petrol ticaretindeki büyüme ile kuvvetli bir şekilde bağlantılı olması kaçınılmazdır. Bu sebepten dolayı tanker piyasalarını takip edebilmek ve piyasaların geleceğine dair tahminler yapabilmek için ham petrol piyasaları ve bu piyasalardaki arz ve talebin yakından takip edilmesi gerekmektedir.

İran örneğinde olduğu gibi ülkelerin ham petrol teminlerindeki değişiklikler taşıma rotalarında değişmeye bu da ton-mil değişimlerine neden olmuştur. Ton-mil'deki değişimler tanker navlun piyasalarını etkileyecektir.

2008 küresel ekonomik krizi tanker piyasalarını da oldukça etkilemiş olup VLCC, suezmaks ve aframaks tanker piyasaları 2005-2008 yıllarında büyük kazançlar sağlarken bu krizinden sonra 2009 yılını büyük kayıplarla kapatmışlardır.

Ticari büyüme ile filo büyümesi arasında dengenin oluşması hatta geçmesi nedeniyle 2010 yılında piyasalarda toparlanmalar olmuş ve navlun fiyatları 2009 yılına göre daha iyi seviyelere gelmiştir. 2011, 2012 ve 2013 yılları 2010 yılına nazaran daha kötü geçmiştir. 2014 yılı ise arz talep dengesinin tekrar sağlanması nedeniyle tekrar bütün piyasalar için daha karlı bir sene olmuştur.

Bu da bize gösteriyor ki bütün piyasalar da olduğu gibi deniz taşımacılığında da arz ve talep dengesi navlun piyasalarını etkileyen en önemli faktörlerden biridir. Arz ve talepteki herhangi dengesizlik piyasaların ya çok düşmesine ya da çok fazla yükselmesine neden olmaktadır. Bu yüzden yeni gemi yatırım kararları alınırken navlun piyasaları göz önünde tutularak, ticari büyüme ve filo yapısının dikkatli bir şekilde takip edilmesi gerekmektedir.

Dünya filo kapasitesinin önümüzdeki on yıllık süre içerisinde büyüyeceği beklenmektedir. IHS Fairplay 2020 yılına kadar toplam filonun milyon dwt olarak yaklaşık %50 büyüyeceğini tahmin etmektedir (yüzde 3.3 yıllık ekonomik büyüme dayalı).

Sea Europe'un market raporuna göre ise 2035 yılına kadar tanker filosunun dwt olarak yılda 0,84% büyümesi beklenmekte ve yıllık 275 yeni gemiye (kimyasal ve petrol tankerleri dahil) yani 18 milyon dwt'a ihtiyaç duyulacağı tahmin edilmektedir.

Talep tarafında ise OPEC 2013-2019 dönemi için orta vadeli ham petrol talebinin günlük ortalama 1 milyon varil artarak 2019 yılında günlük 96 milyon varile ulaşması beklenmektedir. Ham petrol fiyatları 2015 yılı itibarı ile USD 50,8 civarında olup 2016 yılında ham petrol fiyatlarında ki düşüş devam etmektedir. Bu da ekonomileri ham petrol ithalatına bağlı ülkelerin ekonomilerini olumsuz etkilemektedir. Talepte sabit bir artışın olması ham petrol fiyatlarının düz bir seyirde artacağını göstermektedir. Dünya Bankası raporlarına göre ham petrol varil fiyatının 2025 yılına kadar artarak devam edeceği beklenmektedir. 2025 yılında petrol fiyatının 82,6 usd/varil olması öngörülmektedir.

Arz ve talep tarafında ki bu veriler doğrultusunda Şekil 32 ve Şekil 33'de görüldüğü üzere 2020 yılı itibarı ile ticari büyüme tanker filo büyümesinden daha yüksek seyredecek ve gemi maliyetleri için de önemli bir yer tutmakta olan yakıt fiyatlarında çok büyük artışların olmayacak olması tanker piyasalarını armatörler açısından olumlu yönde etkileyecektir.

Tanker navlun piyasaları değerlendirilirken tanker piyasalarını etkileyen diğer bir faktör olan ülkelerin ekonomik durumlarının da takip edilmesi gerekmektedir. 2008 küresel ekonomik krizinden sonra Dünya ekonomik gücü bir değişim süreci içine girmiştir. Ekonomik faaliyet merkezi Asya'ya doğru kaymıştır. ABD'de var olan mali zorlukların yönetilebilir olması beklenmektedir. Özellikle enerji sektörü olmak üzere bazı endüstriler için parlak umutlar var olmaktadır. Son veriler, İngiltere ve Almanya ekonomisinin düz seyrettiğini göstermesine rağmen her iki ekonomi de düzelme açısından olumlu işaretler görülmektedir.

IMF'in raporuna göre ülke ekonomileri ülkelerin reel GSYH oranları açısından değerlendirildiğinde Amerika'nın 1997-2006 yılları arasında ortalama %3,3 bir büyüme sağladığı ancak 2020 yılında bu oranın bir önceki yıla göre ise %2 artacağı tahmin edilmektedir. Almanya ve İngiltere'nin ise Amerika'da olduğu gibi 1997-2006 yılları ortalama büyüme değerini yakalayamayacağı ancak, yakın değerlere ulaşacağını göstermektedir. Rapor aynı zamanda bu ülkelerde 2014 yılı itibari ile piyasaların toparlanmış olduğunu ve 2015 ve 2016 yıllarının 2014 yılına yakın değerlerde seyredeceğini göstermektedir.

IMF'in raporuna göre Dünya üretimi 2020 yılında 1997-2006 yıllarında ki seviyeyi yakalayarak bir önceki yıla göre % 4'lük bir büyüme gerçekleştirecektir.

IMF'in raporuna göre gelişmekte olan ve gelişen Asya ülkelerinin reel GSYİH 2015, 2016 ve 2020 yıllarında %6,5 civarında seyredeceği tahmin edilmektedir. 2020 yılına kadar, dünya ekonomik aktivitesinin %40'ını Asya'da gerçekleştireceği varsayılmaktadır. Rusya'nın reel GSYİH'sı 2015 ve 2016 yıllarında negatif ve 2020 yılı için ise %1,5 olarak tahmin edilmektedir.

Dünya toplam GSYH büyümesinin 2030'a kadar yılda yaklaşık %3,3, olup stabil kalması beklenmektedir. 2016 yılında deniz ticaretinin yıllık ortalama %6 büyümesi beklenmekte ve mal büyüme eğilimlerinin devam edeceği tahmin edilmektedir. Deniz taşımacılığındaki büyümenin uluslararası ticaretteki büyüme ile kuvvetli bir şekilde bağlantılı olması, yüksek dünya Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) büyüme dönemlerinde, deniz ticaret hacminin yükseldiği düşünülürse 2020 yılına kadar ülke ekonomilerinin olumlu sinyaller vermesi ve filo büyümesinin kontrollü bir şekilde devam etmesi durumunda navlun piyasalarının bu şartlardan olumlu etkileneceği beklenmektedir.

İran'daki yaptırımların kalkması ve tekrar ham petrol ithalatına başlaması, Amerika'nın petrol ihracatının düşmesi ve OPEC'in üretimi kısmaması ham petrol arz fazlalığına neden olmaktadır.

Çin'in büyümesinin azalarak artması ham petrol piyasalarındaki arz talep dengesini olumsuz etkileyecektir. Bir çok gelişen ülke Çin imalat sanayi sektörünün tedarikçisi konumundadır. Dolayısıyla Çin'in ekonomik büyümesinin yavaşlaması bu ülkeleri doğrudan etkileyecektir. Bununla birlikte Rusya ekonomisine dair olumsuz beklentiler, petrol fiyatındaki düşüşün devam etmesi piyasalarda belirsizlikler oluşturmaktadır. Bu olumsuz veriler ve belirsizlikler 2008 yılındaki kadar olmasa da bir kriz beklentisini kuvvetlendirmektedir.

IMF'in Türkiye GSYİH'sı 2020 tahmini %3,5 olup buda Türkiye'nin 2008'den önceki büyüme oranlarına ulaşamayacağını göstermektedir. Ayrıca Türkiye ham madde ve ham petrol alımı açısından dışa bağımlı bir ülke olduğu için ham petrol fiyatlarında oluşabilecek herhangi bir değişiklik ve dünyada oluşabilecek herhangi bir kriz ortamından büyük ölçüde etkilenecektir. Buda yaklaşan bir kriz sürecinde bankacılık sisteminde ki kontrollerin etkin bir şekilde devam etmesini, kaynaklarımızı çok doğru şekilde kullanıp, yatırımlarımızı çok dikkatli yapmamız gerekliliğini daha fazla vurgulamaktadır.

KAYNAKLAR

BANCHERA COSTA (2015): Banchera Costa The Crude Tanker Market Report.

BANCHERA COSTA (2014): Banchera Costa The Crude Tanker Market Report .

BAYRAC, N. (2009): Uluslararası Petrol Piyasasının Ekonomik Analizi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi ,İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü.

BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) (2014): Bimco Market Analysis Report, Tanker Shipping.

CLARKSON RESEARCH SERVICES (2008): Shipping Intelligence Weekly, Crude Tanker Spot Market, 2.

CLARKSON RESEARCH SERVICES (2010): Shipping Intelligence Weekly, Crude Tanker Spot Market, 2.

CLARKSON RESEARCH SERVICES (2013): Shipping Intelligence Weekly, Crude Tanker Spot Market, 2.

CLARKSON RESEARCH SERVICES (2014 a): Shipping Intelligence Weekly, 03.01.2014 Report, Crude Tanker Spot Market, 2.

CLARKSON RESEARCH SERVICES (2016): Shipping Intelligence Weekly, Crude Tanker Spot Market, 2.

CLARKSON RESEARCH SERVICES (2014 b): Shipping Intelligence Weekly, 16.05.2014 Report, Benchmarking The Future Tricky And Getting Trickier, 16.

CLARKSON RESEARCH SERVICES (2014 c): Shipping Intelligence Weekly, 6.06.2014
Report, Graph of the Week 21st Century Cycles, 16.

CME GROUP (2013): Light Sweet Crude Oil (WTI) Futures and Options, Cme Group Global
Offices, Chicago.

DANISH SHIP FINANCE (2014): Danmarks Skibskredit A/S Shiiping Market Review Report.

DIŞ EKONOMİK İLİŞKİLER KURUL (DEİK) (2015): Diş Ekonomik İlişkiler Kurulu Bülteni.

DET NORSKE VERITAS (DNV) (2012): Shipping 2020, Norway.

ENERJİ PIYASASI DÜZENLEME KURUMU (EPDK) (2008): Petrol Piyasası 2007 Yılı
Sektör Raporu, 16, Ankara.

ENERJİ PIYASASI DÜZENLEME KURUMU (EPDK) (2009): Petrol Piyasası 2008 Yılı
Sektör Raporu,16, Ankara.

ENERJİ PIYASASI DÜZENLEME KURUMU (EPDK) (2010): Petrol Piyasası 2009 Yılı
Sektör Raporu 2009, 16, Ankara.

ENERJİ PIYASASI DÜZENLEME KURUMU (EPDK) (2012): Petrol Piyasası 2011 Yılı
Sektör Raporu 2011, 16, Ankara.

ENERJİ PIYASASI DÜZENLEME KURUMU (EPDK) (2014): Petrol Piyasası 2013 Yılı
Sektör Raporu, Ankara.

ENERJİ PIYASASI DÜZENLEME KURUMU (EPDK) (2015 a). T.C Epdk Petrol Piyasası 2014
Yılı Sektör Raporu, Ankara.

ENERJİ PIYASASI DÜZENLEME KURUMU (EPDK) (2015 b): Petrol Piyasası Sektör Raporu Ağustos 2015, Ankara.

ERDOĞAN, O. ve BENNET, P. (2011). The Impact of the Global Financial Crisis on Emerging Financial Markets, A Comparison of Financial Robustness in the United States and Turkey During 2007-2010, Batten, J.A. ve Szilagyi, P.G., 719-727.

MONIE, G., RODRIGUE, J.P ve NOTTEBOOM, T. (2009): Economic Cycles in Maritime Shipping and Ports: The Path to the Crisis of 2008, Belgium.

HARTLAND SHIPPING SERVICES (2015): Shipping Market Outlook 2015 Edition.

INTERNATIONAL MONETARY FUND (IMF) (2015): World Economic Outlook October 2015, USA.

KARABIÇAK, M. (2010): Küresel Krizleri Tetikleyen Nedenler Ve Küresel Krizin Türkiye Boyutu, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C.15, 251-270.

MALİYE BAKANLIĞI (2009): Yıllık Ekonomik Rapor 2009, Ankara.

MALİYE BAKANLIĞI (2010): Yıllık Ekonomik Rapor 2010, Ankara.

ORGANIZATION OF PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (OPEC) (2010): Annual Statistical Bulletin 2009, Austria.

ORGANIZATION OF PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (OPEC) (2013): Annual Statistical Bulletin 2012, Austria.

ORGANIZATION OF PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (OPEC) (2015 a): Annual Statistical Bulletin 2014, Austria.

ORGANIZATION OF PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (OPEC) (2015 b) : OPEC World Oil Outlook 2014, 9-71, Austria

ÖZTÜRK, S. ve GÖVDERE, B. (2010): Küresel Finansal Kriz ve Türkiye Ekonomisine Etkileri, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi C.15, S.1, 377-397.

PARASIZ, İ. (2009): Küresel Kriz, Bursa, ISBN 978 975 8606 81 8, 10-11, 73-77.

RS PLATOU SHIPBROKERS (2014): 3rd quarter 2014. RS Platou Quarterly, 30-49.

SEA EUROPE SHIP&MANAGEMENT EQUIPMENT ASSOCIATION (2014): 2014 Market Forecast Report, Belgium.

STEVENS, E. (1978). Shipping Practice revised by C. Butterfield, ISBN 0 273 01131 6

STOPFORD, M. (2013): ICS Sempozyum, Financial Crisis,

TURAN, Z. (2011): Dünyadaki ve Türkiye'deki Krizlerin Ortaya Çıkış Nedenleri ve Ekonomik Kalkınmaya Etkileri, Niğde Üniversitesi İİBF Dergisi C: 4, S: 1, 59-60.

TÜRK TİCARET KANUNU – Deniz Ticareti (TTK m. 931-1400).

THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD) (2009): Global Economic Crisis:Implications For Trade and Development, Geneva.

THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD)
(2014): Freight Rates And Maritime Transport Costs Reportst January 2014, Review Of
Maritime Transport 2014, 53-55.

WORLD BANK (2016): Commodities Price Forecast (nominal US dollars.

WORLDSCALE ASSOCIATION (LONDON) LIMITED (2016): New Worldwide Tanker
Nominal Freight Scale (Worldscale) as Revised Effective 1 st January 2016., London.

YETKÜNER, H. ve BERK, Ü. (2015): Petrol Piyatlarındaki Artışın Nedenleri ve Etkileri,
Energy 12 Dergisi ,İzmir Ekonomi Üniversitesi, Ekonomi Bölümü.

YILDIRIM, S. (2010): 2008 Yılı Küresel Ekonomi Krizinin Dünya ve Türkiye Ekonomisine
Etkileri, KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi 12 (18): 47-55, 2010 ISSN: 1309 –
9132

İnternet Adresleri:

<http://www.statista.com>: World Oil Consumption Erişim Tarihi: 12.05.2014

<http://maritime-connector.com> a: Aframax Tanker Erişim Tarihi: 02.07.2014

<http://maritime-connector.com> b: Suezmax Tanker Erişim tarihi: 02.07.2014

<http://maritime-connector.com> c: VLCC Tanker Erişim tarihi: 02.07.2014

<http://shipandbunker.com>: Ship&Bunker, Bunkers are getting cheaper relative to crude as prices
slide to multi year low Erişim tarihi: 09.04.2016

<http://www.brentpetrol.com>: Brent Petrol Nedir Erişim tarihi: 01.03.2016

<http://www.eia.gov>: U.S Energy Administration, Batı Teksas Spot Petrol Fiyatı
Erişim tarihi: 02.07.2014

<http://www.ft.com>: Financial Time, Oil tanker grade is fastest in a decade
Erişim Tarihi: 5.05.2016

<http://www.opec.org>: OPEC Basket Price Erişim Tarihi: 03.01.2016

<http://www.worldtraderef.com>: World Trade Ref , Vessel Clasification, Erişim Tarihi: 2.07.2014

<http://www.yildiz.edu.tr>: Yıldız Teknik Üniversitesi, Gemilerin Sınıflandırılması
Erişim Tarihi: 1.08.2015

<https://www.balticexchange.com>: Balticexchange, Market information Erişim Tarihi: 3.12.2015

<https://www.treasury.gov>: U.S Department of Treasury İran'a Uygulanan Yaptırımlar Erişim
Tarihi: 1.03.2016

<https://www.worldscale.co.uk>: Worldscale Tarihi: 15.05.2014

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi :26/07/1980
Doğum yeri : Sivas
Lise : 1994-1998, Kadir Has Lisesi,
Lisans : 1998-2002 İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Deniz
Ulaştırma İşletme Mühendisliği
Yüksek Lisans : 2013- Devam Ediyor, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve
İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz Ekonomisi
Çalıştığı Kurum : 2002- Devam Ediyor, DİTAŞ-Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş