Avrupa ve MENA (Orta Doğu ve Kuzey Afrika) Ülkelerindeki Ekonomik Gelişmelerin Bölge Deniz Ticaretine Etkileri ve Öngörüler

Doç.Dr.D. Ali DEVECİ

DEU Denizcilik Fakültesi

DÜNYA'DAKİ GELİŞMELER VE DENİZ TAŞIMACILIĞINA ETKİLERİ

- **Dünya deniz ticaret filosu** 2001-2012 yılları arasında **10 yılda tam 2 misli büyüdü** (2012 sonu itibariyle 1.63 katrilyon DWT).

- **Dünya ticareti ise**, 2012 yılında ise **% 2,3**; 2013 yılında ise **% 2,1** büyüyebildi. Dünya ticaretinin **2014 yılı büyüme tahmini % 4,7**, **2015 yılı için ise 5.3.**

Kuru Dökme Yük Taşımacılığı

- Son bir ayda, demir cevheri ve kömür fiyatlarındaki düşüşü fırsat bilen **ÇİN'in talebi nedeniyle özellikle CAPESIZE tonajında önemli bir endeks yükselmesi söz konusu.** Ancak, aynı durum Panamax ve Handysize tonajları endeksleri için söz konusu değil.
- **BDI** 26.05. 2014 günü **964 Puanla kapanmış**, ay içerisinde en çok 1.017 puana kadar yükselmiştir. Endeksin **2014 yılına 2000 puanın biraz üzerinde bir başlangıç yaptığını hatırlarsak** halen bu seviyenin %50'den fazla altında seyrettiğini görebiliriz. Ancak, **yüksek dalgalanma (volatilite) azalmıştır.**
- **Kuru dökme yük piyasalarında yılın ikinci yarısı için beklentiler olumlu gözükmektedir.**

Konteyner Taşımacılığı

- 2013 yılında toplam yaklaşık **160 milyon TEU** konteynerize yük taşınmıştır, ki bu bir önceki yıla göre yüzde 5 artmıştır.

- 2013 yılında yine **dünya limanlarında toplam yaklaşık 620 milyon TEU konteyner elleçlenmiş**. En büyük liman Şanghai 34 milyon TEU, Singapur 33 milyon TEU.

- Türkiye'de 2013 yılında toplam **8 milyon TEU konteyner elleçlenmiş.**

- Dünya üzerinde düzenli sefer yapan yaklaşık **5.000 adet çeşitli tonajlarda konteyner gemisi mevcut**. Toplam taşıma (gemi kapasitesi) **18 milyon TEU.**

- TOP 100 Konteyner Taşıyanı listesinde ülkemizi sadece ARKAS ve TURKON şirketleri temsil edebilmektedir**. ARKAS** sıralamada yaklaşık 54.000 TEU toplam filo kapasite ile **28. sırada** yer alırken **TURKON** yaklaşık 13.600 TEU toplam filo kapasitesi ile **59. sıradan** listeye girmiştir.

Konteyner taşımacılığı (devam)

- Konteyner navlunları son zamanlarda özellikle **çok inişli çıkışlı (volatil) bir özellik göstermektedir.** Ana rotalarda (Asya-Avrupa ve Transpasifik) 2007 sonrasında ise dalgalanma çok yüksektir. **2007-2013 yılları arası navlun dalgalanması (volatilite) yaklaşık 600-1.600 Usd./TEU bandında gerçekleşmiştir.** 2009 yılının ikinci yarısında küresel finansman krizi ile birlikte **navlun endeksi 593 Usd./TEU ile dip yapmıştır.**
- **2009 yılında konteyner ticareti küresel anlamda % 9 azalmasına rağmen konteyner filosu kapasitesi % 6 büyümüş ve müthiş bir tonaj arzı fazlası ortaya çıkmıştır.**
- Konteyner işleticileri bırakın kar etmeyi **günlük sabit işletme giderlerini dahi karşılayamamaktadırlar.** Yakıt maliyetleri de çok yüksek ve belirleyici olmuştur. Bu yüzden **gemiler seyir süratlerini düşürme (slow-steaming) politikası** uyguluyor. **Navlunlar 2008 öncesine göre % 50'den fazla düşmüş durumda** ancak lead-time (sefer süreleri) arttı. Çin'den Avrupa'ya 25 günde gelen gemiler 37 güne çıktı.
- **Birim taşıma maliyetlerini düşürme (ölçek ekonomisi) gereği gemi tonajları, sürekli büyümektedir.**

Konteyner taşımacılığı (devam)

- Bir seferde daha büyük ve göreceli olarak daha düşük yakıt maliyetine sahip gemiler ile daha çok yük taşıyarak birim yük taşıma maliyetlerini düşürmeye dayalı rekabet stratejisi hakimdir.

- Bu strateji paralelinde, **konteyner gemilerinin boyutları ve kapasiteleri sürekli büyümekte** ve gemi filolarındaki düşük kapasiteli gemilerin yerini özellikle ana hatlarda çok büyük gemiler almaktadır. 2011 yılında en büyük konteyner gemileri olan Mearsk'ün E-sınıfı 15.000 TEU kapasitesindeki gemilerinin yerini 2013 yılında **18.000 TEU kapasitesindeki konteyner gemileri almıştır.**

- Daha çok büyük gemi siparişi vermektedir artık bütün konteyner taşıyıcısı şirketler ve böylece kaçınılmaz olarak **daha çok taşıma kapasitesi ortaya çıkmakta ve/fakat yeterince yük olmadığından navlunlar düşük kalmakta ve kısır döngü sürüp gitmektedir.**

- Kapasitelerini doldurabilmek için **şirketler işbirliklerine yönelmekteler:**
  - **P3** - Maersk, MSC ve CMA CGM şirketlerinden oluşmakta (255 gemi, % 45)
  - **G6** - Hapag Lloyd, NYK, OOCL, HMM, APL ve MOL şirketlerinden oluşmaktadır.
  - **CKYHE** - Cosco, K-Line, Yang Ming, Hanjin, Evergreen şirketlerinden oluşmakta. China Shipping Container Lines (CSCL) ve UASC de birliğe katılması söz konusu.

Konteyner Taşımacılığı Genel Değerlendirme ve Öngörüler

- **Navlunlar 2017'ye kadar baskı altında kalacağı öngörülmektedir.**
- Piyasa uzmanları, önümüzdeki 2-3 yılda da Ultra Büyük Konteyner Gemisi (ULCV) sipariş ve teslimlerinin fazlalığından dolayı **konteyner taşıma kapasitesinin oldukça yüksek seyredeceği ve buna karşılık yük talebindeki artışın, özellikle Avrupa'daki durgunluğun devam etmesi nedeniyle düşük kalacağından konteyner navlunlarının baskı altında kalmasının kaçınılmaz olduğuna işaret edilmektedir.**

AB'DEKİ GELİŞMELER

- 2008 krizinden sonra **dünya ticareti 2009 yılında ton bazında % 7 gerilemiş** ve **bir çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkenin ekonomik büyüme değerleri 0'ın altına düşmüştür.**

- **2010 yılında toparlanma gösteren bu değerler ticaret ve taşımacılıkta bir artışa sebep olmuşsa da bu, krizin etkilerinin bittiği anlamına gelmemektedir.**

- **Zira 2010'da % 2.1 olan AB'nin ekonomik büyüme oranı 2011'de %1.6'ya, 2012'de %-0.3'e gerilemiş ve 2013 için öngörülen % de 0.2 olmuştur.**

- Bu veriler 2009-2012 yılları arasındaki ithalat ihracat rakamlarıyla desteklenmektedir

AB’de İthalat ve İhracat

Exports				Countries/regions	Imports			
2009	2010	2011	2012		2009	2010	2011	2012
-13.3	13.9	5.2	1.8	**WORLD**	-13.6	13.8	5.3	1.6
-15.5	13.0	4.9	0.4	**Developed economies**	-14.6	10.8	3.4	-0.5
				of which:				
-24.8	27.5	-0.6	-1.0	Japan	-12.2	10.1	4.2	3.7
-14.0	15.4	7.2	4.1	United States	-16.4	14.8	3.8	2.8
-14.9	11.6	5.5	-0.2	European Union (27)	-14.5	9.6	2.8	-2.8

AB’de Yakın Yol Deniz taşımacılığı

- AB-28 bölgesinde yapılan Yakın Yol deniz taşımacılığı 2012 itibariyle AB toplam deniz ticaretinin % 60’ına karşılık gelecek şekilde 1,8 milyar tona ulaşmış ve
  - 311 milyon ton ile İngiltere %14’lük pay ile ilk sırada yer almaktadır.
  - Onu İtalya ve Hollanda takip etmektedir.

AB’de Deniz Taşımacılığı Öngörüleri

- Hamburg Institute of International Economics and Berenberg Bank’ın tahmin modeli, **AB dış ticareti % 6.6 ortalama yıllık reel büyüme göstermekte**, **bu tahmini yaparken, endüstrileşmiş ülkelere göre (+ 5.9 %) Dosya Asya ve Pasifik Bölgesi ile ticaret daha yüksek bir büyüme (+9.2 % yıllık) ile sonuçlanmaktadır.**

- Tahmin, AB içerisinde % 6.6 yıllık büyüme kabul etmekte. **Taşıma hacmini belirleyen ticaret hacminin % 3.3 artacağını öngörmektedir.**

- Malların taşınmasında taşıma modlarının bölüştürülmesi değişmeksizin bu, **2005-2030 yılları arasında toplam denizyolu sevkiyatlarının % 125 büyüyeceği anlamına gelmektedir.**

- **Konteynerize yüklerin oranının oldukça çok artışı sürecek**, toplam mal elleçlemelerinde, özellikle konteyner sevkiyatlarının çok olduğu limanların deniz taşımacılığındaki büyümeden çok fazla kazanç elde edecektir. Bundan dolayı 2030’a doğru toplam yük elleçlemelerinin ortalama büyümesinin üzerinde bir işlem kaydedilecektir. Örneğin Bremen, Felixtowe, Gioia Tauro, Valensiya ve Hamburg

MENA ÜLKELERİNDEKİ EKONOMİK GELİŞMELER VE DENİZ TAŞIMACILIĞINA ETKİLERİ

- **Arap Baharı'nın başlamasından bu yana Orta Doğu ve Afrika «kazananların» ve «kazanamayanların» öyküsünü yaşamaktadır. Huzursuzluk ve bazen de savaştan en çok etkilenen ülkelerde ekonomi durgunluk yaşamakta, daha istikrarlı ülkeler, yani tipik petrol zengini olanlar, mali uyarıcıların ve petrol fiyatlarının desteklemesiyle büyük gelişme göstermiştir.**
- **Bölgedeki «kazanan ülkelerin» ayaklarını mali pedaldan kaldıracakları**, «**kazanmayanların» Avro bölgesindeki düzelmeden faydalanmaya başlayacakları** için, 2014'de bu eğilimin çözüleceği günlerin yaşayanacağı beklenmektedir.
- Hiçbir yerde mali muslukların açılışı KİK'deki zengin ülkelere göre aşikar olmamıştır. **2011'in başlarında huzursuzluğun başlamasıyla bütün KİK ülkeleri mali tutumdan vazgeçmiş, üretim ve artan petrol fiyatlarıyla desteklenerek bu ülkelerin hükümetleri yüksek kamu-sektörü maaşları ve emekli maaşları artışı, devasa yeni altyapı ve konut programları ilan etmiş ve sübvansiyonları arttırmıştır.**
- Ancak kaçınılmaz olarak böylesi bir çömertlik geçiş ücretini kamu finansmanından almış ve **2014'de 6 KİK ülkesinin ya daha düşük bütçe fazlalılığı veya Umman ve Bahreyn'deki gibi daha geniş bütçe açığı vermesi beklenmektedir.**

1. KİK Ülkeleri Parasal Muslukları Kapatmaya Başlamıştır

- Bu gelişmelere karşılık olarak hükümetler karşı önlemlemler almaya zorlanmaktadır.
- Örnegin, Suudi Arabistan bu seneki bütcesini gecen senekine göre sadece % 4 oraninda arttirmıştır (2013 te %17 lik bir artış yapmıştı).
- Umman bütcesi bu sene gecen senekine göre % 5 artmış, (2013'de 2012'ye göre % 29'luk bir artıs yapmıştı).
- Ayni şekilde, 1997-98 deki petrol fiyatlarının keskin düşüşünden sonra ilk kez bazı KİK ülkeleri açığa aşırı cömert sübvansiyon sistemlerini tartışmaya açmışlardır.

2. İşgücü Piyasası Politikaları İşletmeleri Engelleyecek

- **Körfezdeki işletmeler yabancı işçilerin yerel işçilerle değiştirilmesine odaklanmış, artan şekilde agresif iş gücü piyasası politikaları masaya yatırmaktadırlar.**
- Suudi Arabistan özellikle bu konuda çok istekli görünmekte. Yabancı çalışanların sponsorluğu sisteminde, **yerli çalışanları işe alan firmalara teşvik yapmakta ve toplam çalışanlarının %50'sinden fazlasının yabancı çalışan olan işletmelere cezaları içeren köklü bir reform sunmuştur.**
- En son olarak, Umman, Sudi Arabistan ve Bahreyn gibi ülkeler asgari ücreti arttırarak kendi vatandaşlarına özel sektörü cazip hale getirmeye calışmaktadır.
- Şimdiye kadar yüksek para akışı ve yüksek petrol fiyatları, KİK ülkelerinin izlemiş oldukları is gücü politikalarının zararlı etkilerinden korudu. **Uzun dönemde petrol fiyatları stabil hale geldiğinde geçmiş yıllarda yakaladıkları ekonomik performansı gelecekte yakalayamayacaklar.**

3. Ekonomik Büyümedeki % Değişim (Econim Intelligence Unit)

	2011	2012	2013	2014
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	**2.8**	**3.7**	**2.4**	**3.6**
Petrol İhraç Edenler	**2.7**	**4.0**	**2.3**	**3.8**
Petrol İhraç Etmeyenler	**3.1**	**2.8**	**2.9**	**3.1**
Körfez İşbirliği Konseyi	**7.6**	**5.5**	**3.9**	**4.4**
Cezayir	2.4	2.5	3.2	3.6
Bahreyn	2.1	3.4	3.9	3.2
Mısır	1.8	2.2	2.0	2.2
İran	2.7	-5.6	-3.0	1.5
Irak	8.6	8.4	5.2	8.2
İsrail	4.6	3.3	3.2	3.4
Ürdün	2.6	2.7	3.2	3.9
Kuveyt	10.2	8.3	2.3	2.7
Lübnan	3.0	1.4	1.3	2.2
Libya	-61.4	92.1	-2.3	-2.7
Faz	5.0	2.7	4.0	4.1
Umman	0.3	8.3	4.2	4.1
Katar	13.0	6.2	5.5	5.0
Suudi Arabistan	8.6	5.1	2.9	4.0
Sudan	-3.8	-4.2	3.0	2.9
Suriye	-3.4	-18.8	-19.0	1.8
Tunus	-2.0	3.6	2.8	3.0

4. Hükümetlerin Ekonomik Reformlardan Kaçınması

- **Bölgedeki diğer ülkeler için büyük petrol rezervleri olmadan ve uzun dönem kırılgan mali pozisyonları ile büyümeyi arttırmak zorlu bir iş olacaktır.** Bu durum hane halkından ziyade uzun dönem kullanıcılar, **yani endüstri için devlet desteğinin kesilmesini tetikleyecek.** Örnek olarak, Tunus gaz ve elektrik te endüstriyel kullanıcılar için sübvansiyonların %50 sini kaldırdı.

- **Halk** 2011 öncesi lider ve teknokratları tarafından uygulanan **kapitalist modellere karşı temkinli yaklaşımını sürdürürken, iş dünyası ,hükümetlerin genel olarak ekonomik reform yapmadaki isteksizliklerinden zarar görecektir. Yalnızca Mısır bu trendin dışında kalacak, çünkü sımsıkı geçici hükümet daha çok yabancı yatırım çekecek ortamı oluşturmak için sıkı çalışma yürütmekte.**

- **Suriye'deki süregelen savaş bölge ülkelerini derinden etkilemeye devam edecek. Lübnan'daki ekonomik yavaşlamayı güçlendirecek, Ürdün'ün ekonomik iyileşmesine geriye çevirecek ve petrol ihracatına dayalı Irak ekonomisindeki düzelmeyi geri çevirecek.**

5. Dost Ülkelerden Bir Miktar Yardım

- Arap baharının davam eden etkileri nedeniyle istikrarsız ve kaynak yönünden fakir olan ülkeler ağır şekilde **dış yardıma bağımlı kalmaya devam edecekler.**
- **IMF bu açıdan çok önemli bir rol üstlenmektedir.**

Paranın Etkisi

- **Katarın aktif katılımı olmasa bile, Suudi Arabistan ve KİK ülkelerindeki müttefikler gayretli bir biçimde mevcut otokritik yöneticileri korumaya çalışmaya devam edeceklerdir.**
- Örneğin, Suudi Arabistan, Birleşmiş Arap Emirlikleri, Kuveyt ve muhtemelen Katar, Ürdün'e ve Fas'a 2011 deki verdikleri uzun dönem taahhütlerini yerine getirmek için kalkınma projelerini desteklemek amacıyla 5 milyar dolar hibe edeceklerdir.
- 2014 yılı bölgede bir dönüm noktasına sahne olabilir. **KİK ülkelerindeki mali durumun hızlı bir şekilde bozulması ve belirsiz durumlardaki tasarruf etme eğilimi, bölgedeki petrol rezervleri olmayan ülkeler artan bir şekilde kendi basının çaresine bakmaya terk edilecek**.
- **Kaynakların yoksunluğu ve kamu sektörünün verimsizliği** yüzünden yaşam standartların yükseltme ve **iş yaratma** yine 2011 den önce olduğu gibi **özel sektör tarafından üstenilecektir**.

Sonuç Olarak

- **Arap baharı tüm ticari faaliyetler gibi dış ticaret ve deniz ticaretini de etkilemektedir.** İhracat ve İthalat için ödeme, taşıma işlemlerinde her türlü uluslarararası **işlemler çok daha zorlaşmaktadır. Uluslararası ticari kuralları ve uluslararası taşıma** birçok ticari faaliyetin bozulmasıyla **çok riskli bir hale gelmiştir**.

- Örneğin Türkiye'den Tunus'a ithalat yaparken, suç örgütleri veya silahlı kişiler nedeniyle **Cezayir'i çok zor bir ülke olmakta**, Akreditif açmaya yöneltmekte, bu yol çok risk taşımakta ve bazı sorunlar yaratmaktadır. Diğer yandan, Libya'daki müşteriler eskiden Türkiye'deki şirket merkezlerinde peşin ödeme yaparlardı, fakat Arap Baharından sonra **Libya'daki yüksek risk** nedeniyle işlemi sonlandırmak için artık nakit para getirilmesi ve konteynerin yüklenmesi uygulanamamakta, **iş sahiplerinin ihracat ve ithalat davranışını engellemektedir.**

Dinlediğiniz ve ilginiz için teşekkürler!