

**Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Dergisi
Sayı : 1 Cilt :1 2009**

**TÜRKİYE'NİN 2001 - 2005 GENEL DIŞTİCARET GERÇEKLEŞMELERİ VE
TÜRKİYE - MİSİR ARASINDA RO/RO KONTEYNER HATTI TALEP
ANALİZİ**

Muzaffer GÜNAY¹

ÖZET

Türkiye-Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı Ekonomik Etüdü, 1989-2005 yılları arasında, Türkiye'nin tüm dünya ülkeleri ve Serbest Bölgelerini kapsayan dış ticaret taşıma gerçekleştirmeleri bağlamında TÜİK verilerinden özel bir planlama çerçevesinde elde edilen verilerden son 5 yıllık kısmı (2001-2005) kullanılarak analiz edilmiştir. Analizler için dikkate alınan 2005 yılı verileriyle, 7 ülke bazlı araştırmada Ro/Ro Konteyner nitelikli 4.000 Ton/Gün ihracat ve 2.000 Ton/Gün civarında ithalat miktar hareketi saptanmıştır.

Bu durumda Türkiye'den İstanbul, İzmir ve Mersin limanlarından birinin esas alınması halinde; İstanbul – Mısır için 6.000 – 7.000 DWT kapasiteli bir gemi ile haftada 1 tam sefer, İzmir – Mısır için 2 haftada 3 tam sefer ve Mersin için haftada 2 tam sefer yapılabileceği hesaplanmıştır.

Ro-Ro/Konteyner gemisi, taşıt ve konteyneri birlikte taşıyabilen gemidir. Otomobil dışında TIR yüklerinin konteynerize edilebileceği varsayıldığında karşılıklı konteyner kapasitesi; 7 ülke bazı için azami 300 konteyner/TIR/gün, 16 ülke bazı için azami 550 konteyner/TIR/gün olacaktır.

Araştırma konusu hat kapsamındaki ülkeler Türkiye'nin ihracatında giderek önemli yer tutan ülkelerdir. Böyle bir pazarın ulaşım sorunu için hizmet oturana kadar devlet desteği talep edilebilir. Zira, yapılan araştırmalar, taşıma(navlun) ödemelerinin uzaklıklara göre değişmesine rağmen, ortalama toplam dış ticaret değerinin %12 ila %15'ine tekabül ettiğine işaret etmektedir.

Buna göre, Türkiye ile Mısır Hattı Ülkeleri arasında 2005 yılında sadece Ro/Ro Konteyner taşımaları kapsamında ve %10 navlun ödemesi varsayımıyla; 16 ülke bazında 636, 7 ülke bazında ise 360 milyon USD navlun ödemesi söz konusudur.

Bu meblağ, Türkiye'nin 2005 yılındaki 71,56 milyar dolarlık toplam ihracatının yaklaşık %7'sidir.

**GENERAL FOREIGN TRADE REALIZATIONS OF TURKEY BETWEEN
2001-2005 AND ANALYSIS OF DEMAND IN TURKEY - EGYPT RO/RO
CONTAINER LINE**

ABSTRACT

The economic study of Turkey-Egypt Container Line has been analyzed in the context of Turkey's foreign trade realizations between all world countries embracing Free Trade Zones,

Yrd. Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme
Mühendisliği Bölümü, mg3444@gmail.com

between years 1989-2005 with the data obtained from Turkish Statistic Institution (TSI) and of these data last 5 years (between 2001-2005) have been used with a special planning.

With the 2005 data taken into consideration, based on 7 countries research, containerized, 4000 Ton/day export and 2000 ton/day import movements have been determined.

According to this situation, taking Istanbul Port Izmir Port or MersinPort as basis, it has been calculated that between Istanbul and Egypt with a 6000 – 7000 DWT capacity vessel a full course in a week, between Izmir – Egypt 3 full courses in 2 weeks and for Mersin port 2 full course s in a week could be done.

A Ro/Ro container vessel is a vessel that can carry both veichles and containers together. Excluding the automobiles, assuming that TIR cargo can also be containerized, reciprocal container capacity taking 7 countries as basis max. 300 containers/TIR/day, taking 16 counties as basis 550 containers/TIR/day.

The countries in the context of this study are the countries gaining importance in Turkey's exportation day by day. For such market's transportation problems, state support can be demanded. Furthermore, according to researches conducted, freight payments, eventough the frieght payments changes according to distances, are 12% - 15% of the avarage total foreign trade value.

So, in the context of Turkey – Egypt Region Countries in 2005 with only Ro/Ro Container cargo, assuming 10% freigt payment, there is based on 16 countries 636 million USD, based on 7 countries 360 million USD payment.This payment is 7% of the Turkey's exportation in 2005

Keywords : Turkey – Egypt Line, Ro/Ro, Container.

1. GİRİŞ

Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner Hattının ekonomik etüdünde TÜİK bilgileri esas alınmıştır. Türkiye'nin Dışticaret miktar, değer ve Türk Bayraklı gemi payı ile ilgili olarak özel bir planlama ile 16 gemi tipine uyum sağlayabilecek 16 mal grubu temelinden hareket edilerek 1989-2005 yıllarına ilişkin 17 yıllık veri ithalat-ihracat ve karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma sistemleri ayrımlı olmak üzere tüm ülkeler ve Türkiye'nin Serbest Bölgeleri için ayrı-ayrı elde edilmiştir.

Bilindiği üzere, Türkiye'de hemen her alanda olduğu gibi, dış ticarete konu olan tüm ithalat ve ihracat mallarının çeşitli boyutlarda (ithal ve ihraç edilen ülkeler, taşımanın yapıldığı sistemler, miktar, değer –TL, USD, EURO- kayıtları temel veriler olarak TÜİK tarafından tutulmaktadır. Bu veriler, genel nitelikli düzenlenmiş olup, sektörel bazlı araştırmalar için de kaynak oluşturmaktadır.

Halen en ucuz ve güvenli taşıma sistemi olan denizyolu ulaştırması esas alınarak yapılan planlama ile TÜİK' den elde edilen 1989-2005 yıllarını kapsayan 17 yıllık verilerden son 5 yıllık (2001-2005) kısmı,

- önce Türkiye'nin tüm Dışticaret ilişkileri ve genel Ro/Ro Konteyner yükleri açısından,

- daha sonra bu çalışma kapsamında geniş(Türkiye-16 ülke) ve dar(Türkiye-7 ülke) çerçevede olmak üzere genel ve Ro/Ro Konteyner yükleri açılarından incelenerek seçilen hattın ekonomik yapılabirliğinin varolup olmayacağı araştırılmıştır.

2. TÜRKİYE'NİN TÜM DIŞTİCARET İLİŞKİLERİ VE RO/RO KONTEYNER NİTELİKLİ TAŞIMALARI

2.1. Türkiye'nin Tüm Dışticaret İlişkileri

Aşağıdaki Tablo: 1'de görüleceği gibi, Türkiye'nin 2005 yılı sonu itibariyle, ihracatı; miktar olarak 64,8 milyon ton (değer olarak 71,56 milyar dolar), ithalatı; miktar olarak 118,0 milyon ton (değer olarak 109,84 milyar dolar), toplam dış ticaret hacmi ise; miktar olarak 182,8 milyon ton (değer olarak 181,4 milyar dolar)'a ulaşmıştır. 2008 sonu itibariyle miktar ve değer rakamları yaklaşık 2 kat artmıştır.

Tablo: 1: Türkiye'nin Tüm Dünya Ülkeleri İle Miktar Olarak Dışticaret İlişkisi

Miktar: Ton

YILLAR	DIŞTİCARET	İHRACAT	ORAN	İTHALAT	ORAN	TOPLAM	ORAN
	YOLLAR	MİKTAR	%	MİKTAR	%	MİKTAR	%
2001		42.058.099	33,96	71.762.469	66,04	113.820.568	100,00
2002		48.014.933	32,70	93.386.674	67,30	141.401.607	100,00
2003		52.675.946	35,02	108.418.273	64,98	161.094.219	100,00
2004		60.409.233	37,54	112.102.867	62,46	172.512.100	100,00
2005	Demiryolu	803.657	1,24	1.337.030	1,13	2.140.686	1,17
	Denizyolu	47.870.718	73,85	110.618.587	93,75	158.489.305	86,69
	Havayolu	164.409	0,25	111.208	0,09	275.617	0,15
	Karayolu	15.980.569	24,65	5.929.276	5,02	21.909.845	11,98
	TOPLAM	64.819.352	100,00	117.996.100	100,00	182.815.453	100,00

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

Yine Tablo:1 verilerine göre, 2005 yılında,

- İhraç mallarımızın; %1,24'ünün demiryolu (Türk Bayrak payı %0,00) ile, %73,85'inin denizyolu ile (Türk Bayrak payı %45,64), %0,3'ünün havayolu ile (Türk Bayrak payı %0,13) ve %24,65'inin karayolu ile (Türk Bayrak payı %54,23) taşındığı,

- İthal mallarımızın; %1,13'ünün demiryolu ile (Türk Bayrak payı %0,00), %93,75'inin denizyolu ile (Türk Bayrak payı %85,08), %0,0,9'unun havayolu ile (Türk Bayrak payı %0,49) ve %5,02'sinin karayolu ile (Türk Bayrak payı %5,02) taşındığı,

- Genel olarak ise, demiryolunun %1,17, denizyolunun %86.69, havayolunun %0,15 ve karayolunun %11,98 paya sahip olduğu görülmektedir.

Bu tespitler, gümrük kapılarımızdan çıkış veya girişlere göredir. Dolayısıyla, mesafe olarak yakın olan ülkeler için Türk Bayraklı taşıma gerçekleşme oranları aynen kabul edilebilirse de uzak mesafeler için bu oranların kabulü sıkıntılıdır. Özellikle okyanus aşırı ülkelerle (ABD, Avustralya v.b.) dış ticaret taşımaları incelendiğinde kara ve demiryolu ile yoğun taşımalar yapıldığı görülmektedir. Okyanus aşırı ülkelerle taşıma bağlantılarının deniz ve havayolu dışında gerçekleşmesi fiziki olarak mümkün olmadığına göre, bunların büyük aktarma limanları (Amsterdam, Livepool gibi) aracılığıyla gerçekleşen taşımalar olduğu bilinmektedir. ABD, Kanada, Japonya, Çin vb. ülkelerin sınai ürün nitelikli ve birleştirilmiş dış ticaret malları, özellikle Kuzey Avrupa (Kontinant) Limanları bağlantılı uluslararası düzenli hatlar aracılığıyla taşınmaktadır. Bahis konusu gelişmiş ülkelerle dış ticaret ilişkilerinde Türkiye'nin yükleri de çok büyük ölçüde Kuzey Avrupa (Kontinant) Limanları aracılığıyla taşınmaktadır. Türkiye'nin taşıma sistemleri; kara, demir, deniz ve havayolu olarak ancak Kontinant-Türkiye arasında devreye girmektedir. Yani, bu taşımalar esasen uluslararası denizyolu taşıma hattı kurmuş olan yabancı firmaların Türk taşımacılardan servis almaları şeklindedir. Veya uluslar arası yabancı taşıma firmalarının Türkiye Limanları uğraklı düzenli hatları ile gerçekleşmektedir.

Benzer durum, Türk Bayraklı taşımaların denizyolu kesimi için de geçerlidir. D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'den sonra, son yıllarda bir özel sektör firmasının Amerika için oluşturduğu kısıtlı hattın dışında Türk firmalarının uluslararası düzenli hatları bulunmamaktadır. Yani, TÜİK verilerindeki uzak sefer Türk Bayrak payları büyük ölçüde aktarma limanlarına kadardır.

Genellikle; ihraç yüklerinin taşınması veya taşınması ithalatçının, ithal yüklerinin taşınması veya taşınması ithalatçının inisiyatifindedir. Ama her durumda da ulaştırmada güven ve ucuzluk asıl etkidir. Bunun ise, ulaştırmada sürdürülebilir bir yapılaşma ile zamanla sağlanabilecek bir sonuç olacağı düşünülmektedir.

Ayrıca Tablo:1'de ihracatın ithalatı karşılama oranları da miktar olarak verilmiştir. Konumuz taşıma olduğu için miktarla anlatım öne çıkmıştır. Görüldüğü gibi miktar olarak hem ihracatta ve hem de ithalatta artışlar vardır. Esasen değerle karşılaştırmada değere göre miktarın daha çok artması ihraç eden taraf için karlı görülmemektedir. Tablo:1'de 2001 – 2005 yılları arasında ithalatın da ihracatın da miktar olarak hep artış gösterdiği görülmektedir.

2.2. Türkiye'nin Tüm Dışticaret İlişkileri İçinde Ro/Ro Konteyner Nitelikli Taşımalar

Türkiye'nin dışticaret malları taşımalarında Ro/Ro Konteyner nitelikli taşımalar Tablo 2'de verilmiştir.

Tablo: 2 ile Tablo: 1 karşılaştırıldığında 2005 yılı için, toplam İhracatın(64.819.352) %27'si (17.559.673), toplam ithalatın(117.996.100) %14.5'i

(17.147.363), toplam Dış Ticaretin de (182.815.453) %19'u (34.707.035) Ro-Ro Konteyner nitelikli yükler olarak belirmektedir.

Tablo 2: Türkiye'nin Tüm Dünya Ülkeleri İle Dışticaret Miktar Gerçekleşmelerinin Ro/Ro Konteyner Gemileriyle Taşımaya Uygun Kısmı (2001-2005) (Miktar:Ton)

YILLAR	DIŞTİCARET	İHRACAT	ORAN	İTHALAT	ORAN	TOPLAM	ORAN
	YOLLAR			MİKTAR		MİKTAR	
2001		9.815.487	52,58	7.189.256	47,42	17.004.743	100,00
2002		11.599.441	52,63	10.462.413	47,37	22.061.854	100,00
2003		13.874.352	51,53	12.485.232	48,47	26.359.584	100,00
2004		16.738.516	34,05	15.742.150	65,95	32.480.666	100,00
2005	Demiryolu	288.479	1,64	558.754	3,26	847.234	2,44
	Denizyolu	9.867.522	56,19	12.435.757	72,52	22.303.279	64,26
	Havayolu	146.168	0,83	92.484	0,54	238.652	0,69
	Karayolu	7.257.504	41,33	4.060.368	23,68	11.317.871	32,61
	TOPLAM	17.559.673	100,00	17.147.363	100,00	34.707.035	100,00

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

Tablo:2'de Ro-Ro Konteyner nitelikli yüklerin, dünya genel yük hareketi paralelinde ama ithalatta biraz daha ağırlıklı olarak yıllara göre önemli artışlar gösterdiği görülmektedir. .

3. TÜRKİYE – MİSİR RO/RO KONTEYNER HATTI DIŞTİCARET GERÇEKLEŞMELERİ

Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner hattı, geniş (16 ülke) ve dar (7 ülke) kapsamlı olmak üzere ayrı-ayrı analiz edilecektir. Buradaki amaç, dar (7 ülke) kapsamlı yük kapasitesinin yetersiz olması halinde geniş (16 ülke) kapsamlı hattın dikkate alınmasıdır. Asıl amaç, ilgili kesimle olan dışticaret ilişkisini azami boyutlarına götürebilecek altyapının oluşmasını sağlamaktır.

3.1. Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı (16 Ülke)

B.A.E., Bahreyn, Filistin, Irak, KKTC, Katar, Kuveyt, Lübnan, Mısır, Sudan, Suriye, Suudi Arabistan, Umman, Yemen, Ürdün, İsrail'den oluşan 16 ülkenin Türkiye ile dışticaret (İthalat ve İhracat) ilişkileri, 2001-2005 yılları için yıllara ve dışticaret şekline göre toplu değerler halinde ve 2005 yılı için ise taşıma sistemleri (demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu) ve (ithalat ve ihracat) ayrımlı olmak üzere TÜİK' den elde edilen verilerle aşağıda; Tablo 3 ve Tablo 4'de tablolştırılmıştır.

3.1.1. Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı (16 Ülke) Genel Dışticaret Gerçekleşmeleri

3.1.1.1. Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı (16 Ülke) 2001 – 2005 Genel Dışticaret Gerçekleşmeleri

Tablo 3: Türkiye Mısır Hattında 2001-2005 Arasında Yıllar ve İthalat ve İhracat Şekline Göre Toplam Dışticaretin (Ton ve USD bazlı) Miktar ve Değer Gerçekleşmeleri

YILLAR	TOPLAM İTHALAT				TOPLAM İHRACAT				TOPLAM DIŞTİCARET			
	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%
2001	8147730	52,3	2056968803	39,8	7445024	47,7	3115007207	60,2	15592754	100,0	5171976010	100,0
2002	9145348	53,0	2213367427	39,6	8120110	47,0	3376454172	60,4	17265458	100,0	5589821599	100,0
2003	8745081	43,1	2360073086	31,3	11537508	56,9	5179021902	68,7	20282589	100,0	7539094988	100,0
2004	9660152	40,5	3231894612	30,2	14185423	59,5	7456194091	69,8	23845575	100,0	10688088703	100,0
2005	9416620	34,4	3937885860	28,9	17965716	65,6	9706985536	71,1	27382336	100,0	13644871396	100,0

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

3.1.1.2. Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı (16 Ülke) 2005 Yılı Ayrıntılı Genel Dışticaret Gerçekleşmeleri

Tablo 4: Türkiye Mısır Hattında 2005 Yılında, İthalat - İhracat ve Taşıma Sistemleri Ayrıntılı Toplam Dışticaretin (Ton ve USD Bazlı) Miktar ve Değer Gerçekleşmeleri

SİSTEMLERİ	TOPLAM İTHALAT				TOPLAM İHRACAT				TOPLAM DIŞTİCARET			
	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	
Demiryolu	38989	0,4	32350584	0,8	376336	2,1	173610278	1,8	415325	1,5	205960862	
Denizyolu	8969917	95,3	3446973391	87,5	10578906	58,9	5443523922	56,1	19548823	71,4	8890497313	
Havayolu	1449	0,0	209376265	5,3	20100	0,1	473157831	4,9	21549	0,1	682534096	
Karayolu	406265	4,3	249185620	6,3	6990373	38,9	3616693505	37,3	7396639	27,0	3865879125	
TOPLAM	9416620	100,0	3937885860	100,0	17965716	100,0	9706985536	100,0	27382336	100,0	13644871396	

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

2005 yılı için, Türkiye - Dünya ülkeleri dışticaret ilişkileri ile Türkiye-Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı kapsamındaki 16 ülkenin dışticaret ilişkileri Tablo 5'de karşılaştırılmaktadır.

Tablo 5: 2005 yılı için, Türkiye - Dünya ülkeleri Dışticaret ilişkileri ile Türkiye-Mısır

Dışticaret	Dünya ülkeleri (Ton)	Türkiye - Mısır Hattı (16 Ülke)	Oran %
İthalat	117.996.100	9.416.620 Ton	7.98
İhracat	64.819.352	17.965.716 Ton	27.71
Toplam	182.815.453	27.382.336 Ton	14.97

Çalışma konusu hattın 16 ülke olarak ele alınması halinde Türkiye - Dünya Dışticaret ilişkisinin ithalatta %7,98'lik, ihracatta %27,71'lik ve toplamda %14,97'lik kısmının Türkiye-Mısır hattında gerçekleştiği görülmektedir.

Türkiye - Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı kapsamında 16 ülke bazlı toplam dış ticaret verilerine bakıldığında ilk yıllarda ithalat ve ihracat miktar hareketlerinde az da olsa ithalat lehine gerçekleşme görülürken 2003 yılından itibaren Türkiye'nin ihracatı lehine gelişmelerin meydana geldiği görülmektedir. (Tablo: 3.1)

2005 yılına ilişkin Tablo: 3.2'deki taşıma sistemleri ve ithalat-İhracat kompozisyonuna bakıldığında demiryolu ve havayolu taşımalarının toplam dış ticaret içindeki payının %1,5 seviyesinde olduğu, İthalatta denizyolunun payının %95,3, karayolunun payının %4,3, ihracatta ise denizyolunun payının %56,1, karayolunun payının ise %37,3 olduğu görülmektedir.

3.1.2. Türkiye-Mısır Hattı (16 Ülke) Ro/Ro Konteyner Bazlı Dışticaret Gerçekleşmeleri

B.A.E., Bahreyn, Filistin, Irak, KKTC, Katar, Kuveyt, Lübnan, Mısır, Sudan, Suriye, Suudi Arabistan, Umman, Yemen, Ürdün, İsrail'den oluşan 16 ülkenin Türkiye ile dışticaret (İthalat ve İhracat) ilişkileri, bu başlık altında toplam dışticaret gerçekleştirmelerinin içinde Ro/Ro Konteyner nitelikli olan yüklerin hacmini görebilmek amacıyla düzenlenmiştir. Ayrıca, gerektiğinde buradan elde edilecek yük potansiyeli Türkiye-Mısır Hattının geniş kapsamlı ele alınmasında da dikkate alınacaktır. Başlıkla ilgili analizler, Tablo 6 ve Tablo 7'de toplulaştırılan gerçekleşme değerleri ile yapılacaktır.

3.1.2.1. Türkiye–Mısır Hattı (16 Ülke) 2001–2005 Ro/Ro Konteyner Bazlı Dışticaret Gerçekleşmeleri

Tablo 6: Türkiye Mısır Hattında Yıllar ve İthalat ve İhracat Şekline Göre Ro/Ro Konteyner Nitelikli Dışticaretin (Ton ve USD bazlı) Miktar ve Değer Gerçekleşmeleri

YILLAR	TOPLAM İTHAL RO-RO KONTEYNER				TOPLAM İHRAC RO-RO KONTEYNER				TOPLAM RO-RO KONTEYNER			
	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%
2001	290142	15,7	621244806	24,0	1554543	84,3	1969957247	76,0	1844685	100,0	2591202053	100,0
2002	500654	22,3	688169850	24,0	1747581	77,7	2174143030	76,0	2248235	100,0	2862312880	100,0
2003	588185	20,4	680222361	17,5	2296667	79,6	3208048213	82,5	2884852	100,0	3888270574	100,0
2004	622615	18,4	860070697	16,4	2761427	81,6	4395779281	83,6	3384042	100,0	5255849978	100,0
2005	772256	20,2	1084681812	17,1	3058731	79,8	5275772879	82,9	3830988	100,0	6360454691	100,0

3.1.2.2. Türkiye–Mısır Hattı (16 Ülke) 2005 Yılı Ayrıntılı Ro/Ro Konteyner Bazlı Dışticaret Gerçekleşmeleri

Tablo 7: Türkiye Mısır Hattında 2005 Yılında, İthalat - İhracat ve Taşıma Sistemleri Ayrıntılı Ro/Ro Konteyner Nitelikli Yüklerin (Ton ve USD Bazlı) Miktar ve Değer Gerçekleşmeleri

TAŞIMA SİSTEMLERİ	TOPLAM İTHALAT				TOPLAM İHRACAT				TOPLAM DIŞTİCARET			
	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	
Demiryolu	22719	2,9	27474798	2,5	114990	3,8	115751527	2,2	137709	3,6	143226325	
Denizyolu	584463	75,7	692029879	63,8	1626534	53,2	2478387002	47,0	2210997	57,7	3170416881	
Havayolu	1389	0,2	203929343	18,8	17728	0,6	469382648	8,9	19117	0,5	673311991	
Karayolu	163686	21,2	161247792	14,9	1299433	42,5	2212247563	41,9	1463119	38,2	2373495355	
TOPLAM	772256	100,0	1084681812	100,0	3058731	100,0	5275772879	100,0	3830988	100,0	6360454691	

2001-2005 yıllarına ilişkin 16 ülke bazlı toplam dışticaret içinde Ro/Ro Konteyner nitelikli taşımalara bakıldığında toplam dışticaret içinde ithalatın %15 ile %22 seviyesine karşın ihracatın %78 ile %85 seviyesinde gerçekleştiği görülmektedir (Tablo 6).

2005 yılı için, Türkiye'nin Tüm dünya ülkeleri ile olan dış ticaretindeki Ro/Ro Konteyner taşımaları ile Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı kapsamındaki 16 ülkenin Ro/Ro Konteyner taşımaları Tablo 8'de karşılaştırılmaktadır.

Tablo 8: Türkiye - Dünya ülkeleri Dışticaret ilişkileri ile Türkiye-Mısır

Dışticaret	Dünya ülkeleri (Ton)	Türkiye - Mısır Hattı (16 Ülke)	Oran %
İthalat	17.147.363	772.256 Ton	4.5
İhracat	17.559.673	3.058.731 Ton	8.81
Toplam	34.707.035	3.830.988 Ton	11.18

Proje konusu hattın 16 ülke olarak ele alınması halinde Türkiye - Dünya Ro/Ro Konteyner dışticaret ilişkisinin ithalatta %4,5'lik, ihracatta %8,81'lik ve toplamda %11.18'lik kısmının Türkiye - Mısır hattında dikkate alındığı görülmektedir. Benzer değerlendirme, Türkiye- Mısır Ro/Ro Konteyner Hattının (16 ülke) Genel dışticaret miktar hareketleri ile Ro/Ro Konteyner nitelikli dışticaret için yapıldığında (Tablo 4 ile Tablo 6),

Tablo 9- Genel Dışticaret miktar hareketleri.

Dışticaret	Genel Dışticaret (Ton)	Ro/Ro Konteyner Nitelikli Dışticaret	Oran %
İthalat	9.416.620	772.256 Ton	8.20
İhracat	17.965.716	3.058.731 Ton	17.02
Toplam	27.382.336	3.830.988 Ton	14.00

16 ülkeyi kapsayan toplam dışticaret içinde Ro/Ro Konteyner nitelikli yüklerin ithalatta %8,2'lik, ihracatta %17,02'lik ve toplamda %14.0'lik kısmını oluşturduğu görülmektedir.

2003=100 sabit indeksine göre (Tablo 6) 2001-2005 arasında miktar olarak ithalatta 3 kata, ihracatta 2 kata varan artışlar olduğu, ancak değer olarak ithalatın değerinin düştüğü ihracatın değerinin ise arttığı görülmektedir

2005 yılına ilişkin Tablo 7'deki taşıma sistemleri ve ithalat-İhracat kompozisyonuna bakıldığında demiryolu ve havayolu taşımalarının toplam içindeki payının %4,1 seviyesinde olduğu, İthalatta denizyolunun payının %75,7, karayolunun payının %21,2 olduğu, ihracatta ise denizyolunun payının %53,2, karayolunun payının ise %42,5 olduğu görülmektedir.

Miktar olarak ihracat ithalat oranları genel kapsamda ithalatta %34,4, ihracatta %65,6, Ro/Ro Konteyner Nitelikli yükler kapsamında ithalatta % 20,2, ihracatta %79,8'dir.

3.2. Türkiye - Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı (7 Ülke)

Filistin, Lübnan, Mısır, Suriye, Suudi Arabistan, Ürdün, İsrail'den oluşan daha dar kapsamlı ele alınan 7 ülkenin Türkiye ile dışticaret (ithalat ve ihracat) ilişkileri de yukarıda 16 ülke bazlı incelemede olduğu gibi, yani 2001-2005 yılları için yıllara ve dışticaret şekline göre tüm dışticaret ilişkileri olarak ve 2005 yılı için taşıma sistemleri (demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu) ve (ithalat ve ihracat) ayırmalı olmak üzere

TÜİK' den elde edilen verilerle aşağıda; Tablo 10 ve Tablo 11'de tablolaştırılmış haliyle analize tabi tutulmuştur.

3.2.1. Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı (7 Ülke) Genel Dışticaret Gerçekleşmeleri

3.2.1.1. Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı (7 Ülke) 2001 – 2005 Genel Dışticaret Gerçekleşmeleri

Tablo 10: Türkiye Mısır Hattında 2001-2005 Arasında Yıllar ve İthalat ve İhracat Şekline Göre Toplam Dışticaretin (Ton ve USD bazlı) Miktar ve Değer Gerçekleşmeleri

DİŞ TİCARET YILLAR	TOPLAM İTHALAT				TOPLAM İHRACAT				TOPLAM DIŞTİCARET			
	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%
2001	7567191	60,0	1839380807	45,2	5048815	40,0	2225922584	54,8	12616006	100,0	4065303391	100,0
2002	8737918	61,6	2022960701	46,6	5445818	38,4	2316279822	53,4	14183736	100,0	4339240523	100,0
2003	7974369	56,1	2053578353	41,6	6250542	43,9	2881325032	58,4	14224911	100,0	4934903385	100,0
2004	8632411	59,2	2720387069	44,3	5961076	40,8	3419350628	55,7	14593487	100,0	6139737697	100,0
2005	8401313	56,6	3391155502	45,1	6431769	43,4	4125464581	54,9	14833082	100,0	7516620083	100,0

Türkiye – Mısır (7 Ülke) Ro/Ro Konteyner hattı genel dışticaret miktar verilerine bakıldığında 2001-2005 arasında toplam dışticaret içinde yaklaşık olarak ithalatın %60'lar, ihracatın da %40'lar seviyesinde olduğu, ihracatta miktar ve değer olarak artışlar olduğu görülmektedir (Tablo 10).

2005 yılına ilişkin Tablo 11'deki taşıma sistemleri ve ithalat-İhracat kompozisyonuna bakıldığında demiryolu ve havayolu taşımalarının toplamda %2,3 seviyesinde olduğu, İthalatta denizyolunun payının %97,1, karayolunun payının %2,4 olduğu, ihracatta ise denizyolunun payının %83,3, karayolunun payının ise %12,1 olduğu görülmektedir.

3.2.1.2. Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı (7 Ülke) 2005 Yılı Ayrıntılı Genel Dışticaret Gerçekleşmeleri

Tablo 11: Türkiye Mısır Hattında 2001-2005 Arasında Yıllar ve İthalat ve İhracat Şekline Göre Toplam Dışticaretin (Ton ve USD bazlı) Miktar ve Değer Gerçekleşmeleri

TAŞIMA SİSTEMLERİ	TOPLAM İTHALAT				TOPLAM İHRACAT				TOPLAM DIŞTİCARET			
	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%
Demiryolu	35394	0,4	31549255	0,9	287431	4,5	115987627	2,8	322825	2,2	147536882	2,0
Denizyolu	8161812	97,1	3060375660	90,2	5355875	83,3	3064071243	74,3	13517687	91,1	6124446903	81,5
Havayolu	1189	0,0	126644857	3,7	8334	0,1	166119144	4,0	9523	0,1	292764001	3,9
Karayolu	202918	2,4	172585730	5,1	780128	12,1	779286567	18,9	983046	6,6	951872297	12,7
TOPLAM	8401313	100,0	3391155502	100,0	6431769	100,0	4125464581	100,0	14833082	100,0	7516620083	100,0

Türkiye – Mısır (7 Ülke) Ro/Ro Konteyner hattı genel dış ticaret miktar verilerine bakıldığında 2001-2005 arasında toplam dış ticaret içinde yaklaşık olarak ithalatın %60'lar, ihracatın da %40'lar seviyesinde olduğu, ihracatta miktar ve değer olarak artışlar olduğu görülmektedir. (Tablo: 5.1)

2005 yılına ilişkin Tablo: 5.2'deki taşıma sistemleri ve ithalat-İhracat kompozisyonuna bakıldığında demiryolu ve havayolu taşımalarının toplamda %2,3 seviyesinde olduğu, İthalatta denizyolunun payının %97,1, karayolunun payının %2,4 olduğu, ihracatta ise denizyolunun payının %83,3, karayolunun payının ise %12,1 olduğu görülmektedir.

Çalışma konusu hattın 7 ülke olarak ele alınması halinde Türkiye – Dünya dışticaret ilişkisinin ithalatta %7,12'lik, ihracatta %9,92'lik ve toplamda %8,11'lik kısmının Türkiye-Mısır hattında gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 12: 2005 yılı için, Türkiye - Dünya ülkeleri Dışticaret ilişkileri.

Dışticaret	Dünya ülkeleri (Ton)	Türkiye – Mısır Hattı (7 Ülke)	Oran %
İthalat	117.996.100	8.401.313 Ton	7.12
İhracat	64.819.352	6.431.769 Ton	9.92
Toplam	182.815.453	14.833.082 Ton	8.11

3.2.2. Türkiye – Mısır Hattı (7 Ülke) Ro/Ro Konteyner Bazlı Dışticaret Gerçekleşmeleri

3.2.2.1. Türkiye – Mısır Hattı (7 Ülke) 2001 – 2005 Ro/Ro Konteyner Bazlı Dışticaret Gerçekleşmeleri

Tablo 13: Türkiye Mısır Hattında Yıllar ve İthalat ve İhracat Şekline Göre Ro/Ro Konteyner Nitelikli Dışticaretin (Ton ve USD bazlı) Miktar ve Değer Gerçekleşmeleri

TAŞIMA SİSTEMLERİ	TOPLAM İTHALAT				TOPLAM İHRACAT				TOPLAM DIŞTİCARET			
	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%
2001	259691	16,7	568980053	27,0	1296106	83,3	1535911773	73,0	1555797	100,0	2104891826	100,0
2002	426240	23,0	575784331	26,2	1424782	77,0	1624699299	73,8	1851022	100,0	2200483630	100,0
2003	482928	24,5	531990446	21,2	1487405	75,5	1972986549	78,8	1970333	100,0	2504976995	100,0
2004	529373	26,1	676548059	22,3	1502312	73,9	2351211374	77,7	2031685	100,0	3027759433	100,0
2005	681223	30,7	895211157	24,9	1538395	69,3	2693035366	75,1	2219618	100,0	3588246523	100,0

3.2.2.2. Türkiye – Mısır Hattı (7 Ülke) 2005 Yılı Ayrıntılı Ro/Ro Konteyner Bazlı Dışticaret Gerçekleşmeleri

Tablo 14: Türkiye Mısır Hattında 2005 Yılı İthalat ve İhracat Şekline ve Taşıma Sistemlerine Göre Ro/Ro Konteyner Nitelikli Dışticaretin (Ton ve USD bazlı) Miktar ve Değer Gerçekleşmeleri

TAŞIMA SİSTEMLERİ	İTHAL RO-RO KONTEYNER				İHRAC RO-RO KONTEYNER				TOPLAM RO-RO KONTEYNER			
	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%	MİKTAR	%	DEĞER	%
Demiryolu	22702	3,3	27422164	3,1	98915	6,4	77029711	2,9	121617	5,5	104451875	2,9
Denizyolu	502666	73,8	597742611	66,8	1094777	71,2	1806115968	67,1	1597443	72,0	2403858579	67,0
Havayolu	1156	0,2	122166633	13,6	8050	0,5	164193886	6,1	9206	0,4	286360519	8,0
Karayolu	154699	22,7	147879749	16,5	336653	21,9	645695801	24,0	491352	22,1	793575550	22,1
TOPLAM	681223	100,0	895211157	100,0	1538395	100,0	2693035366	100,0	2219618	100,0	3588246523	100,0

2001-2005 yıllarına ilişkin 7 ülke bazlı toplam dışticaret içinde Ro/Ro Konteyner nitelikli taşımalara bakıldığında ithalatın %17 ile %31 seviyesine karşın ihracatın %69 ile %83 seviyesinde gerçekleştiği görülmektedir (Tablo 13). 2003=100 sabit indeksine göre 2001-2005 arasında 16 ülke bazlı gerçekleşmeye benzer biçimde miktar olarak ithalatta 3 kata, ihracatta 2 kata varan artışlar olduğu, ancak değer olarak ithalatın değerinin düştüğü ihracatın değerinin ise arttığı görülmektedir

2005 yılı için, Türkiye'nin Tüm dünya ülkeleri ile olan dış ticaretindeki Ro/Ro Konteyner taşımaları ile Türkiye – Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı kapsamındaki 7 ülkenin Ro/Ro Konteyner taşımaları Tablo 15'de karşılaştırılmaktadır (Tablo 2, Tablo 7, Tablo 14).

Tablo 15: Proje konusu hat 16 ve 7 ülke bazlı veriler

Dış Ticaret	Dünya ülkeleri(Ton)	Türkiye-Mısır (16 Ülke)	Türkiye- Mısır (7 Ülke)	(16/7) Oran %
İthalat	17.147.363	772.256 Ton	681.223	88.21
İhracat	17.559.673	3.058.731 Ton	1.538.395	50.29
Toplam	34.707.035	3.830.988 Ton	2.219.618	57.93

Proje konusu hattın 7 ülke olarak ele alınması halinde, 16 ülke bazlı projeye nazaran 7 ülke bazlı projede, ithalatta %88,21'lik, ihracatta %50,29'luk ve toplamda %57,93'lük kısmının gerçekleşmiş olduğu görülmektedir.

Benzer değerlendirme, Türkiye- Mısır Ro/Ro Konteyner Hattının (7 ülke) Genel dışticaret miktar hareketleri ile Ro/Ro Konteyner nitelikli dışticaret için Tablo 16'da yapılmaktadır (Tablo 11 ile Tablo 14).

Tablo 16: Ro/Ro Konteyner Karşılaştırması

Dış ticaret	Genel Ro/Ro Dışticaret(Ton)	Ro/Ro Konteyner Nitelikli Dış Ticaret	Oran%
İthalat	8.401.313	772.256 Ton	9.19
İhracat	6.431.769	1.538.395 Ton	23.91
Toplam	14.833.082	2.219.618 Ton	14.96

7 ülkeyi kapsayan toplam dışticaret içinde Ro/Ro Konteyner nitelikli yüklerin; ithalatta %9,19'luk, ihracatta %23,91'lik ve toplamda %14,96'lık kısmını oluşturduğu görülmektedir.

2003=100 sabit indeksine göre (Tablo 13) 2001-2005 arasında miktar olarak ithalatta 3 kata yaklaşan artışa karşılık değerler benzer oranda artmadığı, ihracatta %25'lik miktar artışına karşın %60'a varan değer artışının gerçekleştiği görülmektedir

2005 yılına ilişkin Tablo 14'deki taşıma sistemleri ve ithalat-İhracat kompozisyonuna bakıldığında demiryolu ve havayolu taşımalarının toplam %6 seviyesinde olduğu, İthalatta denizyolunun payının %73,8, karayolunun payının %22,7 olduğu, ihracatta ise denizyolunun payının %71,2, karayolunun payının ise %21,9 olduğu görülmektedir.

Miktar olarak ihracat ithalat oranları genel kapsamda ithalatta %56,6, ihracatta %43,4, Ro/Ro Konteyner Nitelikli yükler kapsamında ithalatta % 30,7, ihracatta %69,3'tür (Tablo 10, Tablo 13).

4. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Türkiye-Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı Ekonomik Etüdü, bu makalenin yazarı tarafından 1989-2005 yılları arasında, Türkiye'nin tüm dünya ülkeleri ve Serbest Bölgelerini kapsayan dışticaret taşıma gerçekleştirmeleri bağlamında TÜİK verilerinden özel bir planlama ile yararlanarak elde ettiği verilerden son 5 yıllık kısmı (2001-2005) kullanılarak analiz edilmiştir.

Hattın yük alış veriş analizleri, bize ayrırtılan sayfa sınırlaması nedeniyle taşıma sistemleri ayrırmalı olarak ele alınan 2005 yılı üzerinden yapılmıştır. Araştırmada, hat kapsamındaki ülkelerin demiryolu ve havayolu taşıma gerçekleştirmelerinin kurulması tasarlanan Ro/Ro Konteyner Hattını etkiler boyutta olmadığı, denizyolu ile düzenli hat kurulması halinde, özellikle havayolu taşıma sisteminin numune ve çok acil kargo dışında olanlarının denizyolu hattına kayabileceği görülmüştür. Karayolu için de beklenti benzerdir. Dünyada meydana gelen teknolojik gelişmelerin tüm ekonomiler tarafından hızla uygulamaya konulma çabaları, taşıma giderlerini dış ticaretin belirleyicisi olma yoluna sokmuştur. Dolayısıyla taşıma sistemleri ile gerçekleşen tüm taşımalar, hattın talebi olarak kabul edilebilir görülmüştür. Buna göre;

2005 yılı için, Türkiye - Dünya ülkeleri dışticaret ilişkileri ile oluşturulacak yeni Türkiye-Mısır Ro-Ro / Konteyner Hattı kapsamında, Türkiye açısından genişletilmiş hinterlant oluşturabilecek 16 ülke ve taşıma ekonomisi yönünden daraltılmış kapsamda oluşturabilecek 7 ülkenin ele alınan genel dışticaret miktar gerçekleştirmeleri Tablo 17'de verilmektedir.

Tablo 17: 7 Ülkenin Ele Alınan Genel Dışticaret Miktar Gerçekleştirmeler

Dışticaret	Dünya ülkeleri (Ton)	Türkiye-Mısır (16 Ülke)	Türkiye-Mısır (7 Ülke)
İthalat	117.996.100	9.416.620 Ton	8.401.313 Ton
İhracat	64.819.352	17.965.716 Ton	6.431.769 Ton
Toplam	182.815.453	27.382.336 Ton	14.833.082 Ton

2005 yılı için, Türkiye - Dünya ülkeleri Ro/Ro Konteyner nitelikli dışticaret gerçekleştirmeleri ile Türkiye-Mısır Ro/Ro Konteyner Hattı kapsamında ele alınan 16 ülke ve 7 ülkenin Ro/Ro Konteyner miktar gerçekleştirmeleri şöyledir.

Tablo 18: 2005 yılı için, Türkiye - Dünya ülkeleri Ro/Ro Konteyner nitelikli Dışticaret gerçekleştirmeleri

Dış Ticaret	Dünya ülkeleri (Ton)	Türkiye-Mısır (16 Ülke)	Türkiye-Mısır (7 Ülke)
İthalat	17.147.363	772.256 Ton	681.223
İhracat	17.559.673	3.058.731 Ton	1.538.395
Toplam	34.707.035	3.830.988 Ton	2.219.618

Özet olarak 2005 verileriyle, Toplam olarak 8.401.313 ton ithalat, 6.431.769 ton ihracat ve toplam 14.833.082 ton dışticaret miktar hareketi gerçekleşmesine karşılık Ro/Ro Konteyner nitelikli dış ticarete 681.223 ton ithalat, 1.538.395 ton ihracat ve toplam 2.219.618 ton dışticaret yükü potansiyeli elde edilmiştir. Kısacası;

- a) Türkiye - 16 Ülke Kapsamlı Mısır Ro/Ro Konteyner hattı için, 772.256 ton ithalat, 3.058.731 ton ihracat ve toplam 3.830.988 ton dışticaret yükü potansiyeli ve
- b) Türkiye - 7 Ülke Kapsamlı Mısır Ro/Ro Konteyner hattı için, 681.223 ton ithalat, 1.538.395 ton ihracat ve toplam 2.219.618 ton dışticaret yükü potansiyeli, elde edilmiştir.

Denizcilik yatırımlarında yıllık çalışma gün sayısı 330 gün olarak kabul edilir. Burada dikkate alınan yük potansiyeli sadece Türkiye ile proje konusu ülkelerin dışticaret gerçekleştirmeleri ile ilgilidir. Türkiye limanlarının yakın ülkeler hinterlandları dikkate alınmamıştır.

Geniş kapsamlı (16 ülke) ve dar kapsamlı (7 ülke) Ro/Ro Konteyner yük potansiyeli dikkate alındığında her iki durumda da günlük ortalama taşıma potansiyeli şöyle olabilecektir.

16 ülke için: ihracat için, 3.058.731 ton / 330 gün = 9.268 Ton/Gün
İthalat için, 772.256 ton / 330 gün = 2.340 Ton/Gün
Basit ortalama, $(9.268 + 2.340) / 2 = 5.804$ Ton/Gün

7 ülke için : ihracat için, 1.538.395 ton / 330 gün = 4.662 Ton/Gün
İthalat için, 681.223 ton / 330 gün = 2.064 Ton/Gün
Basit ortalama, $(4.662 + 2.064) / 2 = 3.363$ Ton/Gün

Buradan, ithalatta ve ihracatta minimum gerçekleştirmeler dikkate alındığında, ihracat için 4.662 Ton/Gün ve İthalat için 2.064 Ton/Gün Ro/Ro Konteyner yük potansiyeli bulunduğu görülmektedir. İthalat taşımalarında 2.064 Ton/Gün asgari potansiyelin Başabaş maliyetlere denk gelmesi kabul edilerek son 4 yılın (2005-2009) gelişmeleri de göz ardı edilmek suretiyle 7 ülke bazlı 4.662 Ton/Gün ihracat yük potansiyeli esas alınarak kurulması planlanan düzenli hat için olması gereken yük potansiyelinin var olduğu kabul edilebilir.

Detaylı yapılabirlik çalışmaları aşamasında, belirgin olarak kalkış ve varış limanlarının ve mesafelerinin belirlenmesi ve düzenli hat için uygun olabilecek kapasite ve hızı sahip bir veya daha çok geminin seçimi yapılabilecektir.

Bu dar kapsamlı araştırmada 7 ülke için Ro/Ro Konteyner nitelikli 4.000 Ton/Gün civarında ihracat ve 2.000 Ton/Gün civarında ithalat miktar hareketi olduğu saptanmıştır.

Bu durumda İstanbul, İzmir veya Mersin limanlarından herhangi birinden kalkış yapacak bir geminin; İstanbul için 6.000 – 7.000 DWT kapasiteli bir gemi ile haftada 1 tam sefer yapabileceği, İzmir için 2 haftada 3 tam sefer yapabileceği ve Mersin için haftada 2 tam sefer yapabileceği düşünülebilir.

Günümüzde Konteyner hemen her tür yükün taşımalarına girmiştir. Ro-Ro/Konteyner gemisi de taşı (TIR) ve Konteyner aynı seferde taşıyabilme yeteneğine sahip olan gemi türüdür. Dolayısıyla yüklerin konteynerize edilebileceği düşünüldüğünde 7 ülkeli pazarın karşılıklı Konteyner kapasite gereksinimi azami 300 Konteyner/TIR/ gün (tek yönde ortalama 150), 16 ülkeli Pazar için ise azami 550 konteyner / TIR / gün (tek yönde 275) olacaktır.

Türkiye'nin ihracatında giderek önemli yer tutmaya başlayan böyle bir hat için hizmet oturana kadar devlet desteği talep edilebileceği dikkate alınabilir. Zira,

Yapılan araştırmalar, taşıma ödemelerinin ithalat ve ihracatın gerçekleştirildiği uzaklıklara göre değişmesine rağmen, ortalama toplam dışticaret değerinin %12 ila %15'ine tekabül ettiğine işaret etmektedir.

Bunun açık ifadesi, Türkiye ile Mısır Hattı Ülkeleri ve Ro/Ro Konteyner taşımaları kapsamında 2005 yılında; 16 ülke bazında toplam 6.360.454.691.-USD, 7 ülke bazında ise toplam 3.588.246.523.-USD hacminde dışticaret gerçekleşmiş olup, toplam dışticaret hacminin %10'u taşıma gideri kabul edilse dahi sadece Ro/Ro Konteyner yüklerinin taşınması için yılda yaklaşık 636 veya 360 milyon USD ödeme söz konusu olmaktadır.

Bu meblağ, bin bir güçlükle, tüketmekten vazgeçerek ve devlet desteği verilerek ulaşılabilen 71,56 milyar dolarlık ihracatın yaklaşık %7'sine denk gelmektedir.

KAYNAKLAR

Bu makalede 1989-2005 yıllarını kapsayan 17 yıllık gerçekleştirmeler için sadece Türkiye İstatistik Kurumu verilerinden yararlanılmıştır. 2006-2007 ve 2008 verileri için henüz talepte bulunulmamıştır. Planlama ve düzenleme tümüyle bu makalenin yazarına aittir.

Yazarlara Duyuru

Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Dergisi'ne gönderilecek yazılar aşağıda belirtilen kurallara uygun olarak hazırlanmalıdır.

- Yazılar Türkçe ve İngilizce dillerinde yazılmış olabilir. Ancak tüm çalışmalarda Türkçe ve İngilizce başlıkları ile birlikte Özet / Abstract bulunmalıdır.
- Özet / Abstract'ın sonunda en fazla üç adet Türkçe ve İngilizce Anahtar Kelime (keyword) yazılmalıdır.
- Dergiye gönderilen çalışmalar daha önce yayınlanmamış özgün çalışmalar olmalıdır. Tez çalışmalarından, projelerden veya daha önce bilimsel toplantılarda sunulan tebliğlerden hazırlanan yazılar dip notta belirtilmelidir.
- Yazılar A4 kağıdına tek taraflı olarak basılmalı ve üst:4 sol:4 alt:4 sağ:3,5 cm boşluk bırakılmalıdır.
- Yazının başlığı tüm harfleri büyük olmak üzere Times New Roman yazı tipinde, koyu, 12 punto, ortalanmış olarak yazılmalı ve iki satırı aşmamalıdır.
- Başlığın altında yazar(lar)ın, Adı Soyadı bulunmalıdır. Birden fazla yazarın bulunması durumunda yazarlar üst bilgi ile numaralandırılmalıdır. Örnek: ilk yazar adı (1) ve _inci yazar adı (2) vb.
- Yazar(lar)ın kimliklerini belli edecek bilgiler (bağlı buldukları kurum, elektronik posta adresleri) alt bilgi alanında bulunmalıdır.
- Yazıların ana başlığını oluşturan cümlenin tümü **“BÜYÜK HARFLERLE ve KOYU (BOLD)”** yazılmalıdır. İkinci alt başlıklar ise **“İlk Harfleri Büyük ve Koyu (Bold)”** yazılmalıdır. Ana ve alt başlıklar Times New Roman yazı tipinde, 12 punto ile yazılmış olmalıdır.
- Yazıların metin kısmı Times New Roman yazı tipinde, 11 punto ile tek aralık ile yazılmalıdır.
- Yazıların toplam uzunluğu 5 sayfadan az 50 sayfadan fazla olmamalıdır. Çalışmaya sayfa numarası verilmemelidir.
- Metin içerisinde yer alan tüm şekiller, tablolar metin genişliğini aşmamalı, şekiller belirgin, tablolar okunaklı olmalıdır.
- Tablolar ve şekiller numaralandırılmalıdır. Tablo ve şekil başlıklarının **“İlk Harfleri Büyük”** yazılmalıdır. Tablo başlıkları tabloların üstüne, şekil başlıkları şekillerin altına yazılmalıdır.

- Kaynaklara yapılan atıflar dipnotlar ile değil, metin içinde yazar(lar)ın soyadı, kaynağın yıl, sayfa numaraları şeklinde yapılmalıdır.

Örnek : sonucu elde edilmiştir (Saçaklıoğlu, 2008 : 18–22).

- Kaynakça alfabetik olarak yazılmalı, numaralama yapılmamalı ve aşağıdaki örneklere uygun olmalıdır.

Kitaplar

GAYTHWAITE, J.W. (2004). *Design of Marine Facilities fot the Berthing, Mooring, and Repair of Vessels*, ASCE Press.

Dergideki Makaleler

GEORG_AD_S, C. (1984). Modelling Boat Wake Loading on Long Floating Structures, *Journal of Computers and Structures*, Vol.18, No.4, Pergamon Press, London, pp. 575-581.

- Çalışmalar basılı olarak dört adet ve ayrıca dijital ortamda (CD / disket) gönderilmelidir.
- Çalışmalar için telif bedeli ödenmeyecek olup, yazarlar çalışmalarını dergimize göndermek ile çalışmalarına ait telif hakkını dergiye devrettiklerini kabul etmiş sayılırlar.