



**T.C.  
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME ANA BİLİM DALI  
İŞL-DR-2014-0002**

**TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞIM SEKTÖRÜNDEKİ  
FİRMALARIN GEMİ YATIRIM STRATEJİLERİ VE  
FİNANSMANI; BİR UYGULAMA**

**HAZIRLAYAN  
Yusuf Ziya ŞİPAL**

**TEZ DANIŞMANI  
Prof. Dr. Selim BEKÇİOĞLU**

**AYDIN-2014**

**YAZAR ADI SOYADI:** YUSUF ZİYA ŞİPAL

**BAŞLIK:** TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞIM SEKTÖRÜNDEKİ FİRMALARIN GEMİ YATIRIM STRATEJİLERİ VE FİNANSMANI; BİR UYGULAMA

## **ÖZET**

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye’nin, sahip olduğu bu coğrafi avantaj ile dünya deniz taşımacılığında söz sahibi bir konumda olması gerekir. Oysa; deniz ticaret filosu ağırlıklı olarak küçük tonajlı ve yaşlı gemilerden oluşan Türkiye, kendisinden beklenen konumun çok gerisindedir.

Bu çalışmada, Türkiye’de deniz ulaşım sektöründeki firmaların gemi yatırım stratejileri hakkında mevcut durum ve gemi alımlarının finansmanında kaynak tahsisi aşamasında ne tür sorunların yaşandığı ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Çalışma, nitel araştırma teknikleri kullanılarak analiz edilmiştir. Amaçlı örneklem belirleme yöntemi kullanılarak deniz ulaşım firmaları belirlenmiştir. Nitel araştırma veri toplama tekniklerinden “Görüşme” yöntemi ile veriler toplanmıştır. Bu veriler, NVivo 10 programı ile analiz edilmiştir. Çalışmada; kredi veren kuruluşlar olarak bankaların da konu hakkındaki uygulamalarını içeren bir bölüm bulunmaktadır. Yapılan çalışma neticesinde, Türkiye’de gemi alımlarının finansmanı için denizcilik sektörüne yeterli kaynak aktarımının sağlanamadığı, kredi kurumlarının konu hakkında yeterli uzmanlığa sahip olmadığı ve kamusal desteğin istenilen seviyede olmadığı gibi sonuçlara ulaşılmıştır.

## **ANAHTAR SÖZCÜKLER**

Deniz Ulaşım Sektörü, Gemi Finansmanı, Bankacılık, Deniz Ulaştırması, Ticari Deniz Taşımacılığı, Görüşme Tekniği, Nitel Analiz.

**NAME AND SURNAME:** YUSUF ZİYA ŞİPAL

**TITLE:** MARİTİME TRANSPORT SEKTÖRÜ İN TÜRKİYE GEMİ YATIRIM STRATEJİLERİ VE FİNANSMAN STRATEJİLERİ; BİR UYGULAMA

## **ABSTRACT**

Türkiye, üç tarafı denizle çevrilidir, bu nedenle deniz taşımacılığında lider olmalıdır. Ancak, Türkiye'nin deniz taşımacılığındaki gemi filosu büyük ölçüde yaşlı ve küçük tonajlı gemilerden oluşmaktadır ve bu nedenle Türkiye, beklentilerden oldukça geridedir.

Bu çalışmada, Türkiye'deki deniz taşımacılığındaki şirketlerin yatırım ve finansman stratejileri araştırılmış ve bu stratejilerle ilgili sorunlar ortaya konulmuştur.

Bu çalışmada, deniz taşımacılığındaki şirketlerin yatırım ve finansman stratejileri araştırılmış ve bu stratejilerle ilgili sorunlar ortaya konulmuştur. Bu çalışmada, deniz taşımacılığındaki şirketlerin yatırım ve finansman stratejileri araştırılmış ve bu stratejilerle ilgili sorunlar ortaya konulmuştur. Bu çalışmada, deniz taşımacılığındaki şirketlerin yatırım ve finansman stratejileri araştırılmış ve bu stratejilerle ilgili sorunlar ortaya konulmuştur. Bu çalışmada, deniz taşımacılığındaki şirketlerin yatırım ve finansman stratejileri araştırılmış ve bu stratejilerle ilgili sorunlar ortaya konulmuştur.

## **KEYWORDS**

Deniz Taşımacılığı Sektörü, Gemi Finansmanı, Bankacılık, Deniz Taşımacılığı, Ticari Deniz Taşımacılığı, Görüşme Teknikleri, Niteliksel Analiz.

## ÖNSÖZ

“Türkiye’de Deniz Ulaşım Sektöründeki Firmaların Gemi Yatırım Stratejileri ve Finansmanı; Bir Uygulama” isimli bu tez çalışmasının ortaya çıkmasında en önemli pay, değerli bilim adamı saygıdeğer hocam Prof. Dr. Selim BEKÇİOĞLU’ na aittir. Konunun belirlenmesindeki temel amaç, denizcilik olgusunun ülkemiz için önemine vurgu yapabilmek ve bu sektöre dikkat çekebilmektir. Sayın Hocam’ a, beni bu alana yönlendirdiği ve çalışmanın ortaya çıkmasındaki yardımları için çok teşekkür ediyorum.

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b> .....	<b>ii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>iii</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>iv</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>v</b>
<b>ÇİZELGELER LİSTESİ</b> .....	<b>viii</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>ix</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ</b> .....	<b>xi</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>7</b>
<b>ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİN GELİŞİMİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI</b> .....	<b>7</b>
<b>1.1. ULUSLARARASI TİCARETİN GELİŞİMİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI</b> .....	<b>7</b>
1.2. TEMEL TAŞIMACILIK TÜRLERİ.....	14
1.2.1. Kara ve Demiryolu Taşımacılığı: .....	15
1.2.2. Havayolu Taşımacılığı.....	20
1.2.3. Denizyolu Taşımacılığı.....	22
1.3. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ EKONOMİK ÖNEMİ .....	23
1.4. TÜRKİYE’DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA DÜZENLEME YETKİSİ OLAN KURULUŞLAR VE MEVZUAT KAYNAKLARI .....	28
1.4.1. Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı .....	28
1.4.2. Deniz Ticaret Odası Ve Örgüt Ağı.....	30
1.4.3. Türk Loydu Vakfı.....	31
1.4.4. Diğer Kuruluşlar:.....	32
1.5. DENİZCİLİKLE İLGİLİ ULUSLAR ARASI KURULUŞLAR VE MEVZUAT .....	34
1.5.1. Uluslar Arası Denizcilik Örgütü IMO (International Maritime Organisation) .....	34
1.5.2. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü, (OECD) (International Organization of Economical Co- Operations) .....	35
1.5.3. Uluslararası Çalışma Örgütü- ILO (International Labour Organisation) .....	36
1.5.4. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) .....	36
1.5.5. Uluslararası Deniz Ticaret Odası ICS (International Chamber of Shipping).....	37
1.5.6. BIMCO (BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL).....	37
1.5.7. CMI (Committee Maritime International) .....	38
1.6. DENİZCİLİKLE İLGİLİ YASAL DÜZENLEMELER .....	38
1.6.1. Denizcilikle İlgili Resmî Mevzuat .....	39
1.6.2. IMO Sözleşmeleri.....	42
1.6.3. Diğer Uluslar arası Örgütler.....	44
<b>İKİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>46</b>
<b>DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE GEMİ TÜRLERİ</b> .....	<b>46</b>
2.1. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ SINIFLANDIRILMASI .....	46
2.1.1. Yük ve Gemi Türüne Göre Sınıflandırma .....	47
2.1.1.1. Ticaret Gemileri.....	47
2.1.1.2. Hizmet Gemileri .....	54
2.1.1.3. Savaş Gemileri.....	55

2.1.1.4 Sportif Amaçlı Gemiler Ve Gezinti Gemileri .....	56
2.1.2 Niteliğine Göre Deniz Taşımacılığının Sınıflandırılması .....	57
2.1.2.1 Sularda Seyrin Niteliğine Göre Deniz Taşımacılığı .....	57
2.1.2.2 Gerçekleştirilen Seferin Şekline Göre Deniz Taşımacılığı .....	58
2.2. DENİZ ULAŞTIRMASININ UNSURLARI .....	59
2.2.1. Limanlar ve Yükleme İstasyonları- Terminaller .....	59
2.2.2. Gemi Sicili ve Bayrak Unsuru .....	61
2.2.3. Ekonomik Unsurlar ve Denizcilik Sektörü İle İlgili Piyasalar .....	64
2.2.3.1. Navlun Piyasaları .....	64
2.2.3.2. Tersaneler ve Gemi İnşa Sanayi .....	65
2.2.3.3. İkinci El Piyasası .....	66
2.2.3.4. Söküm Piyasası .....	66
2.3. ULUSLARARASI TİCARET VE DENİZ TAŞIMACILIĞI .....	67
2.3.1. Uluslar arası Deniz Taşımacılığında Temel Yük ve Ağırlık Kavramları .....	68
2.3.1.1. Deplasman Tonalitosu .....	68
2.3.1.2. Gross Tonalito .....	68
2.3.1.3. Net Tonalito .....	69
2.3.1.4. Deadweight Ton .....	69
2.3.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu .....	70
2.3.3. Avrupa Birliği ve Deniz Ulaştırma Politikası .....	77
2.4. TÜRKİYE' DE DENİZ YOLU İLE YÜK TAŞIMACILIĞI .....	80
2.4.1. Ticarî Deniz Taşımacılığının Türk Ekonomisindeki Yeri .....	81
2.4.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yapısal Analizi .....	85
2.4.3. Türk Karasularında Kabotaj Taşımacılığı .....	90
2.4.4. Türk Karasularında Uluslar Arası Taşımacılık .....	97
2.4.5. Türkiye' deki Önemli Limanlar .....	101
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM .....</b>	<b>107</b>
<b>TÜRKİYE' DE DENİZ ULAŞIM SEKTÖRÜNDEKİ FİRMALARIN GEMİ ALIMLARINDA KAYNAK TEMİNİ POLİTİKALARI .....</b>	<b>107</b>
3.1. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE GEMİ FİNANSMAN YÖNTEMLERİ .....	107
3.1.1. Finansal Sistem Ve Finanslama Çeşitleri .....	109
3.1.2. Özsermaye İle Finansman .....	113
3.1.3. Para Piyasalarından Kaynak Temini ve Banka Kredileri .....	114
3.1.4. Gemi Finanslamasında Finansal Manivelanın (Kaldıraç) Önemi .....	119
3.1.5. Kamusal Kaynaklar .....	123
3.1.6. Finansal Kiralama Yoluyla Finansman .....	126
3.1.7. Dünya Bankası Kredileri .....	129
3.1.8. Takas- Barter Anlaşmaları ve Bareboat Kiralama .....	130
3.1.9. Ülkelere Özgü Yöntemler .....	130
3.1.9.1. Alman KG Modeli (Kommanditgesellschaft) .....	131
3.1.9.2. Norveç KS Limited Ortaklık Modeli .....	133
3.1.9.3. Kore Gemi Yatırım Şirketi Fonları .....	135
3.1.10. Sermaye Piyasalarından Kaynak Temini ve Halka Arz .....	138
3.1.10.1 Gemicilik Şirketlerinin Halka Açılmalarında Önemli Olan Faktörler .....	141
3.1.10.2. Halka Açılma Yoluyla Fon Sağlamanın Avantaj Ve Dezavantajları .....	143
3.1.11. Mezzanine Finanslama .....	144
3.2. TÜRKİYE'DE GEMİ YATIRIMLARININ FİNANSMANI .....	148
3.2.1. Gemi Finansmanının Dört Önemli Özelliği .....	148

3.2.2. Türkiye’ de Gemicilik Şirketlerinin Sermaye Yapısı.....	151
3.2.3. Deniz Ulaştırma Sektöründe Kaynak Temini ve Kamusal Destekler .....	152
3.2.4. Türkiye’ de Ulaştırma Politikası, Kalkınma Plânları ve Denizcilik.....	155
3.2.5. Gemi Alımlarının Finansmanında Vergi Uygulamaları .....	156
<b>DÖRDÜNCÜ BÖLÜM .....</b>	<b>159</b>
<b>TÜRKİYE’ DE GEMİ FİNANSMANI ÜZERİNE BİR UYGULAMA.....</b>	<b>159</b>
<b>GÖRÜŞME VERİLERİ VE ANALİZİ.....</b>	<b>159</b>
4.1. NİTEL ARAŞTIRMALAR HAKKINDA.....	159
4.2. ARAŞTIRMANIN MODELİ .....	160
4.3. ÖRNEKLEM .....	161
4.4. VERİ TOPLAMA ARAÇLARI.....	162
4.5. VERİLERİN ANALİZİ.....	162
4.5.1. Firmalarla Yapılan Görüşmeler.....	162
4.5.2. Bankalarla Yapılan Görüşmeler .....	192
<b>SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....</b>	<b>206</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>213</b>

## ÇİZELGELER LİSTESİ

Çizelge 1. 1: Yıllar itibariyle Türk Deniz Filosu.....	4
Çizelge 1. 2: Ulaştırma Alanından Temel Teknolojik İlerlemeler .....	9
Çizelge 1. 3: Dünya Ticaretinde Beşer Yıllık Ortalama Artış Hızları.....	11
Çizelge 1. 4: Ülkelere Göre Dünya Deniz Ticaret Filolarındaki Gelişme .....	12
Çizelge 1. 5: Türkiye’de 2002’den Günümüze Bölünmüş Asfalt Yol Yatırımı .....	17
Çizelge 1. 6: Hızlı Tren Yapım Maliyetleri (2009) .....	19
Çizelge 1. 7: Otoyol Yapım Maliyetleri (2009) .....	19
Çizelge 1. 8: Havayolu İşletmeleri İstatistikleri.....	22
Çizelge 1. 9: Bayrak Ayrımına Göre Türkiye’de Deniz Dış Ticaret Taşımacılığı (ton) .....	27
Çizelge 2. 1: 43.000-52.500 dwt’luk Kuru Dökme Yük Gemileri.....	52
Çizelge 2. 2: Dünya Ticarî Filosu ve Bayrak Dağılımı .....	63
Çizelge 2. 3 : Dünya Gemi Ticareti 1988- 2011 (milyon ton) .....	71
Çizelge 2. 4: Dünya Deniz Ticareti Taşınan Yük Dağılımı. ....	72
Çizelge 2. 5: Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi (milyon DWT) .....	73
Çizelge 2. 6: Filoların DWT Bazında Sıralanması .....	75
Çizelge 2. 7: Dış Ticaret Taşımaları (İthalat Ve İhracat Yüklerinin Yıllık Gelişimi/Ton) .....	83
Çizelge 2. 8: Dış Ticaret Taşımaları Güncel Veriler .....	84
Çizelge 2. 9: Yıl Bazında Türk Ticarî Filo Gelişimi (adet olarak).....	86
Çizelge 2. 10: Türk Ticarî Filosu Yıl Bazında Gelişim (Taşıma Ağırlığı).....	88
Çizelge 2. 11: Yıllar İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre DWT ve Adet Gelişimi ( X1000 / 150GT ve Üzeri Gemiler, 30’lu Grup ).....	89
Çizelge 2. 12: 2003-2012 Kabotaj Hattı Araç Taşınması Yüzdesele Değişim.....	93
Çizelge 2. 13: 2003- 2012 Kabotaj Hattı yolcu taşıma yüzdesele değişim .....	95
Çizelge 2. 14: 1999/2008 arası Limanlarımızda Elleçlenen Yük Miktarı .....	97
Çizelge 2. 15: Liman Siciline Kayıtlı Gemiler.....	102
Çizelge 2. 16: Türkiye’de Özel Liman ve İskeleler.....	105
Çizelge 3. 1: Uluslararası Bankalar Tarafından Sektöre Sağlanan Kredi Finansman Örnekleri .....	116
Çizelge 3. 2: Emtia Tankeri İle İlgili Varsayımlar .....	120
Çizelge 3. 3: Projenin Nakit Akış Hesapları .....	121
Çizelge 3. 4: Projenin İç Kârlılık Oranı .....	121
Çizelge 3. 5: Kullanılan Manivela Derecesinde İç Getiri Oranı Duyarlılık Analizi ....	122
Çizelge 3. 6: Mezanin Finansmanın Diğer Finansman Şekillerine Göre Risk- Getiri İlişkileri.....	147



## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2. 1: Gemi Boyutları.....	49
Şekil 2. 2: Emma Maersk .....	50
Şekil 2. 3: Türk Ticarî Filosu Bayrak Dağılımı.....	86
Şekil 2. 4: Türk Ticarî Filosu Taşıma Kapasitesi Gelişim .....	88
Şekil 2. 5: Türk Ticarî Filosu (Yaş ).....	90
Şekil 2. 6: 2003- 2012 Kabotaj Hattı Araç Taşıma Sütun .....	94
Şekil 2. 7: 2003- 2012 Kabotaj Hattı yolcu taşıma sütun .....	95
Şekil 2. 8: Kabotaj Hattı Elleçlemesi.....	96
Şekil 2. 9: Toplam Elleçleme İçindeki Payı.....	96
Şekil 2. 10: Türkiye’de 2003-2010 Yılları Arasında İhracatın Yollara Göre Taşınması	98
Şekil 2. 11: Türkiye’de 2010 Yıllı İhracatın Yollara Göre Taşınması .....	99
Şekil 2. 12: Denizyolu İhracat Yüklerini Taşıyan Araçların Dağılımı .....	99
Şekil 2. 13: İhracat Yüklerini Taşıyan Araçların Bayraklarına Göre Dağılım.....	100
Şekil 2. 14: İllere Göre Liman Siciline Kayıtlı Gemiler .....	102
Şekil 2. 15: İllere Göre TUGS ve Millî Sicile Kayıtlı Gemi Adet Dağılımı.....	103
Şekil 3. 1: Gemi Yatırımları ve Finansal Sistem.....	110
Şekil 3. 2: Gemicilik Sektörü Pazar Döngüsü .....	111
Şekil 3. 3: Finansal Manivela ve Özsermaye Getiri Oranı Arasındaki İlişki.....	123
Şekil 3. 4: KG Sisteminin Temel Yapısı.....	132
Şekil 3. 5: K/S Limited Ortaklığın Temel Yapısı .....	134
Şekil 3. 6: Kore Gemi Fonlama Sisteminin Yapısı,.....	137
Şekil 3. 7: Mezanin Finansmanın Temel Yapısı.....	145
Şekil 3. 8: Yeni Teşvik Sistemi .....	155
Şekil 4. 1: Firmaların Tercih Ettikleri Finansman Şekli. ....	163
Şekil 4. 2: Gemi Alımlarının Finansmanında Yabancı Kaynak Kullanımı. ....	164
Şekil 4. 3: Türkiye’de Gemi Finansmanında Tercih Edilen Kurum ve Kuruluşlar.....	165
Şekil 4. 4: Gemi Finansmanında Tercih Edilen Yabancı Bankalar .....	166
Şekil 4. 5: Gemi Alımlarında Özsermaye Olanaklarının Toplam Yatırıma Oranı .....	167
Şekil 4. 6: Gemi Satın Alımlarında Şirketlerin Oto Finansman Olanakları Kullanımı	168
Şekil 4. 7: Gemi Alımlarında Halka Arz Yönteminin Kullanımı. ....	169
Şekil 4. 8: Finansman Karşılığı Şirketlerden Alınan Teminatlar .....	170
Şekil 4. 9: Yapılan Sözleşmede Kredi Sağlayan Kurumun Kısıtlayıcı Hükümleri .....	171
Şekil 4. 10: Şirketin Finansman Bulmada Hukuksal Kimliğinin Etkisi. ....	173
Şekil 4. 11: Tedarik Edilen Yabancı Kaynağın Geri Ödeme Plânında Şirket Görüşleri	174
.....	174
Şekil 4. 12: Şirketin Ulusal Piyasalarda Kredi Sağlama Olanığı.....	175
Şekil 4. 13: Şirketin Uluslararası Piyasalarda Kredi Sağlama Olanığı .....	176
Şekil 4. 14: Satın Almalarda Sağlanan Yabancı Kaynağın Maliyetinin Belirlenmesi.	177
Şekil 4. 15: Şirketler Gemi Alımı İçin Tersane Kredilerinden Yararlanıyor mu? .....	178
Şekil 4. 16: Gemi Finansmanı İçin Şirketlerin Almış Oldukları Kredilerin Geri	179
Ödemelerini Aksatacak Temel Etkenler. ....	179
Şekil 4. 17: Gemi Alımlarının Finansmanında Sendikasyon Kredilerinden Yararlanma.	181
.....	181
Şekil 4. 18: Gemi Alımlarında Mezaninne Finanslama Yönteminin Kullanımı. ....	182
Şekil 4. 19: Gemi Alımlarının Finansmanında Tahvil Kullanımı. ....	183

Şekil 4. 20: Gemi Alımlarının Finansmanında Leasing Kullanımı .....	184
Şekil 4. 21: Gemi Alımlarının Finansmanında Sat Tekrar Kirala Yönteminin Kullanımı .....	185
Şekil 4. 22: Gemi Alımlarının Finansmanında Kamu Kaynaklı Desteklerin Kullanımı. ....	186
Şekil 4. 23: Türkiye'nin Denizcilik İle Örgütlenmesinin Gemi Finansmanına Etkileri .....	187
Şekil 4. 24: Türkiye'de Uygulanması İstenilen Yabancı Ülke Uygulamaları.....	188
Şekil 4. 25: Gemi Satın Alımı Öncesi Ekonomik yada Fizibilite Analizi Yapımı. ....	189
Şekil 4. 26: Yabancı Kaynağın Masraflarının Belirlenme Şekli. ....	190
Şekil 4. 27: Gemi Finansmanında Karşılaşılan En Büyük Problemler .....	191

## **KISALTMALAR LİSTESİ**

IMO	: International Maritime Organization.
OECD	: International Organization of Economical Co-Operations.
ILO	: International Labour Organization.
DTO	: Deniz Ticaret Odası.
ICS	: İnternational Chamber of Shipping.
BIMCO	: Baltic And International Maritime Council.
CMI	: Committee Maritime International.
DWT	: Dead Weight Tonnage.
LIBOR	: London Inter Banks Offered Rate
TUGS	: Türkiye Uluslararası Gemi Sicili
GİSAT	: Gemi İnşa, Gemi Satın Alma, Tersane Kurma ve Geliştirme Fonu
GRT	: Gross Tonnage
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
SOLAS	: Safety of Life at Sea (Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi)
TEU	: Konteyner Birimi (Twenty- feet Equivalent Unit)

## GİRİŞ

Birkaç yüz yıldır deniz taşımacılığı ticarî yaşam için hayati derecede öneme sahip bir husus haline gelmiştir. Klâsik İktisat Doktrininin kurucularından Adam Smith, “Ulusların Zenginliği” adlı eserinde gemiciliği ve deniz ulaşımını, zenginleşmenin anahtarı olarak görür. Eserinde, üretim fazlasının dışarıya satışında gemiciliğin ve denizyolu taşımacılığının önemini vurgular. ***“Suyolu taşımacılığı sayesinde tek başına kara taşımacılığının yaratacağından daha geniş bir pazar, her çeşit emek ürününe açıldığından, bütün emek türleri doğal olarak deniz kıyılarında ve su yolu taşımacılığına uygun nehirlerin kıyılarında birçok alt dala ayrılmaya başlar ve ...”*** (Smith, 1776, çeviri 2004: 30)

Küreselleşen dünyadaki mal ve hizmet akımları, hep üreticiden tüketiciye doğru gerçekleşmektedir. Üretici zengin ülkeler, zenginliklerinin kaynağı olan mal ve hizmetleri, bir şekilde alıcılarına ulaştırmaktadırlar. İşte bu noktada, gemicilik, günümüz için de belirleyici bir rol oynamaktadır. Zira, dünyadaki ticaret hacmi her geçen gün büyümekte ve alışverişe konu olan mal ve hizmetlerin ulaşımında taşımacılık büyük önem kazanmaktadır. Maliyetleri düşürmek isteyen üreticiler, ulaşımı da mümkün olan en kısa zamanda ve en az parayla gerçekleştirmek istediklerinden, gemicilik bütün dikkatleri üzerinde toplamış, alternatif kanallara göre üstünlüğü ile tercih edilen bir yol olmuştur.

Denizyolu taşımacılığı, dünya coğrafyası için oldukça mantıklı bir seçenektir. Çünkü, yerkürenin 3/4’ ü sularla kaplıdır. Bu yüzden hemen her coğrafyaya ulaşılabilir. Ayrıca, hava muhalefeti çok zorlayıcı olmadığı sürece zorlu fiziki engelleri aşmak gerekmez. Düz bir denizyolu hattı boyunca kimi zaman da kanallarla kısaltılan suyollarını kullanarak sağlanan deniz ulaşımı, zaman ve para tasarrufu sağlamaktadır. Bu yüzden dünya ticaretinin % 90’ a yakın bir bölümü, denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. (Tümertekin, 2005:514)

Denizyolu taşımacılığının tercih edilmesindeki temel nedenler şöyle sıralanabilir.

- Denizyolu ile büyük kitlelerin çok düşük bir maliyetle, daha kısa zamanda ve bir defada taşınması mümkün olmaktadır. Katedilecek mesafe uzadıkça taşıma

maliyetleri de düşmektedir. Çünkü, deniz taşımacılığında yakıt gideri, alternatif yollara göre oldukça düşük bir düzeydedir.

- Yerkürenin 3/4' ü sularla kaplıdır ve bu yüzden bazı kara parçaları denizlerle ayrılmış durumdadır. Yani, kara ulaşımı mümkün değildir. Havayolu alternatifi ise denizyolu ulaşımına göre oldukça pahalı bir yatırımdır.
- Denizyolu ulaşımı, yakıt tüketimi en az olan yöntemdir.  
Birim beygir gücü ile Kamyon; 50 kg, Tren; 500 kg ve Gemi; 4000 kg taşıyabilmektedir.
- Uluslar arası sorunlarda ülkeler hava sahalarını ve sınırlarını kapatabilmektedir ancak gemi ulaşımı, uluslar arası sularda da devam edebilmektedir.
- Birim zamanda en fazla yük elleçlemesi (yükleme- boşaltma) gemi taşımacılığı ile mümkün olmaktadır (Tümertekin, 2005: 515)

Denizyolu taşımacılığının avantajları diğer yöntemlerden fazla olmakla beraber birtakım dezavantajlar da mevcuttur. Özellikle, kısa mesafelerde orta boyut ve hacimde çok çeşitte yükün taşınmasında karayolu ile taşımacılık daha avantajlıdır. Ayrıca, karayolu yönteminde ilk yatırım maliyetleri daha düşük ve en uç noktaya kadar ulaşım daha kolaydır. Ancak, yine de sözkonusu olan kitle halinde taşıma olduğunda öncelikle deniz ve beraberinde demiryolu taşımacılığı daha büyük avantajlara sahiptir.

Gemi yatırım şirketlerinin faaliyette bulunduğu sektör daha çok sermaye yoğun bir sektördür. Çünkü makine yoğundur, sözkonusu makineler pahalı ve yenileme harcamaları çok yüksektir. Sermaye yoğun sektörler genelde teşvik alır, piyasaları monopol veya ona çok yakın bir modeldir. Gemicilik sektörü de sürekli teşvik almaktadır.

Kabotaj Hakkı, bir devletin kendi karasuları içinde bağımsız bir şekilde ticaret yapabilmesi ve bunun bir hak olarak uluslar arası düzeyde tanınmasıdır. Türk toplumu, kapitülasyonlar döneminde kendi sularında ticaret yapamamakta idi. Cumhuriyetin ilânından sonra 1 Temmuz 1926 tarihinde Türkiye Cumhuriyetinin Kabotaj Hakkı tanınmıştır. Yani, bu alan millileştirilmiştir. Kabotaj Hakkının geç tanınması bu alanda gelişmelerin istenilen seviyede olmayışının bir açıklaması olabilir. Günümüzde de, sektörün durumu çok farklı değildir. Bu alandaki veriler bu çalışmanın da önemini ortaya koymaktadır. Dış ticaretimizin önemli bölümü yabancı bayraklı gemilerle gerçekleşmektedir. Açık sicil uygulamasının sağladığı maliyet avantajı bu durumun

temel nedeni kabul edilse de kabotaj hakkının tanınmadığı dönemlerden de bazı izler olduğu düşünülebilir.

Gemicilik ve denizyolu taşımacılığı dünyada ve Türkiye’de sürekli değişim ve gelişim halindedir. Özellikle, son yıllarda su yolu taşımacılığının gelişimindeki en önemli faktör taşımacılıkta konteyner sisteminin keşfedilmiş olmasıdır. Böylelikle, yer kazancı daha fazla yükün taşınmasına imkân tanımıştır. Taşıma sistemlerinin gelişimi teknoloji ile de birleşince son 50 yılda yük taşıma kapasitesinde önemli artışlar sağlanmıştır. Kuru yük gemilerinin taşıma kapasitesindeki bu artış oranı elli yıl öncesine nazaran neredeyse 20 kattır.

Küreselleşmenin de etkisiyle dünya ekonomisi son yıllarda ciddi ölçüde büyümüştür. Bu büyüme denizyolu taşımacılığını da tetiklemiş ve hacmini önemli miktarda artırmıştır. Daha düşük maliyetle, daha hızlı ve daha emniyetli ulaştırma imkânı sağlayan denizyolu taşımacılığına ait son yıllarda gerçekleşen dünya geneline ve Türkiye’ye ait bazı rakamlar aşağıdaki gibidir:

Çizelge 1. 1: Yıllar itibariyle Türk Deniz Filosu

Yıllar	Gemi Sayısı	Tonaj (Dwt)	Değişim (%)	Tonaj (Grt)	Değişim (%)	Dünya Sıralaması
1980	-	2032	-	-	-	35
1981	-	2696	17,5	-	-	34
1982	675	4105	74,7	2440	-	32
1983	726	4855	18,3	2890	18,4	27
1984	780	6051	24,6	3509	21,4	25
1985	802	5802	-4,1	3445	-1,8	24
1986	835	5234	-9,8	3182	-7,6	24
1987	821	5240	0,1	3172	-0,3	25
1988	830	4911	-6,3	2943	-7,2	24
1989	839	5123	4,3	3048	3,6	28
1990	868	5639	10,1	3356	10,1	28
1991	899	5968	5,8	3575	6,5	23
1992	954	6503	9	3887	8,7	22
1993	1012	8255	26,9	4843	24,6	23
1994	1050	8545	3,5	5093	5,2	19
1995	1143	10310	20,7	6239	22,5	17
1996	1179	10893	5,6	6622	6,1	16
1997	1197	10563	-3	6525	-1,5	17
1998	1204	9760	-7,6	6463	-1	17
1999	1242	10322	5,8	6778	4,9	18
2000	1270	9489	-8,1	6044	-10,8	18
2001	1261	9307	-1,9	6002	-0,7	20
2002	1185	8666	-6,9	5736	-4,4	19
2003	1152	7627	-12	5113	-10,9	20
2004	1209	7055	-7,5	4772	-7,1	23
2005	1379	7603	7,2	5229	-9,6	24
2006	1429	7271	-4,4	5083	-2,8	26
2007	1551	7269	-0,03	5194	2,18	22
2008	1649	7521	3,47	5658	8,93	18
2009	1722	8150	8,36	6139	8,50	17
2010	1777	8773	7,64	6502	5,91	15
2011	1832	9759	11,24	7092	9,07	15
2012	1879	10257	5,10	7496	5,70	15

Kaynak: Denizcilik ve Ulaştırma Bakanlığı Resmî İnternet Sitesi, erişim: 14.1.2012

Dünya ekonomisindeki gelişmelere paralel olarak, bayraklara göre dünya deniz filosu (300 Grt üzeri) 154 ülke bazında 39.932 adet gemi ile 888.000.000 Dwt'dur. (DWT: Dead Weight Ton). Dünya filusunun % 22'sine sahip Panama birinci sırada, % 9,4'üne sahip Liberya ikinci sırada ve % 6,2'sine sahip Yunanistan ise, üçüncü sırada yer almaktadır. Türk deniz ticaret filosu dünya sıralamasında tonaj olarak bakıldığında 1980-2006 yılları arasında taşıma kapasitesi 2 milyon DWT'den 7,2 milyon DWT'ye

ulaşmıştır. Tonaj olarak Türk deniz ticaret filosu artış göstermesine rağmen, sıralama olarak zaman zaman dünya ortalamasının gerisinde kalmaktadır. Örneğin, Çizelge 1,1’de görüldüğü gibi 1996 yılında onaltıncı sırada iken, 2006 yılında yirmi altıncılığa kadar gerilemiştir (<http://www.ubak.gov.tr>)

Dünya Ticaretinin yaklaşık % 90’ı deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Denizciliğin referans ağ sayfalarından “DenizHaber” e göre günümüzde dünya deniz ticaret filosu 1,23 milyar DWT’ a, dünya deniz ticaret hacmi de 8,17 milyar tona ulaşmış olup dünyada deniz ticaretinden yıllık yaklaşık 400 milyar dolar gelir elde edilmektedir. Durumun farkında olan Türk girişimciler, artan hacme karşı gerekli refleksi göstermişlerdir ve Türk Deniz Ticaret Filosu da atağa geçmiştir. Öyle ki, yukarıdaki Çizelge 1,1’de görülen sıralamada, özellikle son yıllarda gerilemeler yaşanmış ve en son 26. sıraya düşmüşken, sözkonusu gelişmeler karşısında 2009 yılında 16. sıraya kadar çıkılabilmektedir. Gemi sayısı 1429’ dan 1595’ e yükselmiştir (<http://www.denizhaber.com>)

Türkiye’nin deniz dış ticaret taşımaları içerisinde Türk Bayraklı gemilerin payı ithalatta % 25,3, ihracatta % 18, yabancı bayraklı gemilerin payı ise, ithalatta % 74.7 ve ihracatta % 82’dir. Dış ticaret taşımalarında millî filomuzun payı sadece % 23’dür. Yabancı bayraklı gemilere yılda 3 milyar dolar civarında navlun taşıma ücreti ödenmekte, bu değer gittikçe de artmaktadır. Bu maliyet İç Kaynak Maliyeti, borçlanma nedeniyle, daha yüksek seviyede gerçekleşmektedir (<http://www.denizticaretodasi.org.tr>)

Küresel ticarete önemli bir gösterge olan navlun indekslerinde zamanla artışlar sürmüştür. Ticaretteki hızlı büyüme Türkiye ekonomisi açısından da önemli fırsatları ön plâna çıkarmış, gerek dış ticaret taşımacılığımızda gerekse, üçüncü dünya ülkeleri arası taşımacılıkta denizciliğimizin payı hızla artmıştır. Buna karşın, dış ticaret taşımacılığında millî filomuzun payı % 25 oranının da altında gerçekleşmiştir (<http://www.denizticaretodasi.org.tr>)

Türk Deniz Ticaret Filomuzun, gelişiminin sağlanması, büyümesi ve dolayısıyla, sadece kendi taşımacılığımızdan değil, üçüncü ülkelere yapılacak taşımacılıktan da pay alarak, ülkeye döviz girdisi sağlayabilmesi için, süratle yenilenmesi gerekmektedir. Ancak, yenileme sadece ticari filo düzeyinde kalmamalıdır. Bu tez çalışması yapılırken de görülmüştür ki, esas ihtiyaç duyulan şey “Denizcilik Bilinci” dir. Türkiye, sahip



olduğu büyük deniz potansiyeline rağmen bundan yeterince istifade edememektedir. Çünkü ihtiyaç duyduğu denizcilik kültürü henüz yerleşmemiştir. Bu maalesef ki Osmanlı Devleti'nden devralınan bir mirastır. Osmanlı Devleti, karasal güce önem vermiş ancak toprak kaybına denizlerden gelen tehditlere karşı koyamayınca uğramıştır.

Denizcilik, Türkiye'de her alanda geliştirilmelidir. Eğitim alanında da gereken önem verilmelidir. Emekli Amiral Cem Gürdeniz, bir yazısında, eğitsel alanda denizciliğin ne kadar çok ihmal edildiğinden bahsetmektedir. Belirttiği şekliyle, Türkiye'de 1970- 1995 döneminde üniversitelerimizde, 828'i Yüksek Lisans, 273'ü doktora olmak üzere toplam 1.101 tez çalışması yapılmıştır. Ancak bu çalışmaların içinde, Deniz Jeopolitiği/ Stratejisi, Deniz Harp Tarihi ve Deniz Gücü konularında yapılan tez çalışması toplamı yalnızca 12'dir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİN GELİŞİMİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI

#### 1.1. ULUSLARARASI TİCARETİN GELİŞİMİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI

Uluslararası ticaret ve denizcilik sektörü birbirlerine sıkı sıkıya bağlı iki önemli unsurdur. Birbirlerini besleyen bu iki dinamikte meydana gelen değişiklikler, hemen hemen eş zamanlı olarak birbirlerini doğrusal ve aynı yönde etkilemektedir. Denizcilik sektörü, talebin uluslararası ticareten geldiği uluslararası bir ortamda faaliyet göstermektedir.

Denizcilik sektörü küreselleşmenin en fazla etki alanında bulunan ekonomik sektörlerden biridir. Bu yüzden ticaretin uluslararası boyutunda artış yaşandıkça beraberinde denizcilik sektöründe de aynı eğilim gözlenir. Ticaretin küreselleşmesinin tarihçesine bakıldığında sürecin iki dönemli bir gelişim gösterdiği görülür. İlk dönem, hammadde kaynaklarının üretim gücüne sahip olduğu kısma aittir. Bu dönemde ticaret günümüzde algılanan şekliyle küresel bir boyutta olmamakla beraber gerçekleşen işlemlerin mahiyeti itibariyle ticaret yine de uluslararası boyuttadır. Yeni ticarî rotaların ortaya çıkışı, yeni kaynaklara ulaşım için deniz yollarının keşfi aslında ticaretin küreselleşmesinin ilk boyutudur ve günümüzdekinin tersine bir akım söz konusudur. Ancak, ticarî akım ne yönde olursa olsun, sözkonusu birinci dönemde de malların taşınmasında en etkin yöntem yine deniz taşımacılığı olmuştur. Denizcilik, sadece coğrafi keşifler, yeni ticaret yollarının bulunması hususlarında önem arz eden bir unsur olmayıp aynı zamanda yeni erişilen kaynakların üretici ülkelere taşınmasında da birincil öneme sahip bir kavramdır.

Küresel ticaretin tarihçesine bakıldığında İpek Yolu'na kadar uzanmak mümkündür. 15. ve 19. yüzyıllar arasında doğu ve batı arasındaki ticaret hem hacim ve hem de ekonomik anlamda gerçekten küresel boyuttadır. Başta Hindistan ve Çin olmak üzere Güneydoğu Asya, Avrupa anakarası ile büyük boyutta ticarî faaliyette bulunmuştur. Ancak, Avrupa'nın sanayileşmesi, beraberinde üretim tekniklerindeki değişiklikler bir anda dengeleri alt üst etmiş, yaşanan bu değişim sadece ekonomik değil

siyasi sonuçlar da doğurmuştur. Öyle ki, bir süre sonra, Avrupa'nın ulaşmış olduğu güç bir zamanlar ticarî ortağı durumunda olan ülkelerin Avrupa'nın tahakkümü altına girmesine sebep olmuştur.

20. yüzyıl biterken teknolojik kaynaklı olarak taşımacılık- ulaştırma sınıfında yaşanan ilerlemenin küresel ticaretin etkinliğini de artırdığı söylenebilir. Bu ilerleme, ticarete, ulusal sınırların önemini yitirmesine kadar gidebilecek yapısal değişikliklere neden olmuştur. Ortak gümrük tarifeleri, serbest ticaret anlaşmaları bu yapısal değişikliklerin resmileştirilmiş örnekleridir (Candemir, 2007: 5).

Kapitalist ekonomik modelin bir sonucu olarak Avrupa anakarası kaynaklı ticarî genişlemenin ilk büyük atağı 15. yy'ın sonlarında gerçekleşmiştir. Bu dönemi takip eden süreçte yaşanan Sanayi Devrimi, beraberinde küresel ticaretin ikinci büyük genişlemesini getirmiştir. Ancak, 1929 Büyük Ekonomik Buhran ve I. Dünya Savaşı ile bu genişleme sekteye uğramış, beraberinde yaşanan ve dünyayı iki kutuplu bir şekle sokan politik ve siyasi gelişmeler küresel ticaretin alacağı yeni boyutun da şekilleneceği bir süreç oluşmuştur. Özellikle, kendi üreticisini korumacı bir siyasetin egemen olduğu yıllarda uluslar arası ticaret görece yavaşlamıştır. Üretimin artışı, teknoloji ve ulaştırma sistemlerinde yaşanan önemli gelişmeler, küresel ticaretin üzerindeki ataleti kaldıracak, onu atağa kaldıracak olgunluğa getirmiştir (Topuz, 2010: 180).

Ulaştırma sisteminin yapısal değişiklik gösterdiği yılların miladı da 18. yüzyılın ikinci yarısına rastlar. İçten patlamalı motorun ulaşım sektörüne yansması, kara, deniz ve havayolu taşımacılığında devrim niteliğinde değişikliklere neden olmuştur. Karayolu ulaşımında otobüs, kamyon ve benzeri taşıyıcılar hızla çoğalmış, karayolu ağı dünyayı büyük bir hızla sarmıştır. İçten patlamalı motor, havayolu taşımacılığını da etkilemiş, jet motorlu büyük kargo uçakları imâl edilerek daha az zamanda daha fazla yükün taşınması mümkün hale gelmiştir. Ancak, gerek kara yolu ve gerekse de havayolu ile taşımacılık faaliyeti, maliyeti oldukça yüksek işlemlerdir. Bu yüzden en uygun alternatifin denizyolu ile taşımacılık olduğu fark edilmiş ve kısa zamanda farklı sınıflarda ve büyük tonajlı gemiler inşa edilmeye başlanmıştır. Ancak, teknolojik gelişmeler deniz taşımacılığında hızdan çok inşa edilen gemilerin hacim ve faaliyet alanlarını etkilemiştir. Yani, kuru yük, akaryakıt ve benzeri tehlikeli madde taşıyabilen gemiler ve özellikle konteyner gemileri bu teknolojik değişikliğin sonuçlarıdır. Çizelge

1,2'de teknolojinin, belirtilen dönemde ulaştırma sistemini nasıl etkilediği gösterilmektedir.

Çizelge 1. 2: Ulaştırma Alanından Temel Teknolojik İlerlemeler

Ulaştırmada temel teknolojik ilerlemeler- (20. yy ın ikinci yarısı)		
YENİLİK	ÖZELLİKLER	ROLÜ
Süper Gemiler (1960-...)	Yarım milyon tona kadar yük taşıyabilen tekneler	Büyük ölçekli ekonomileri sonucu taşıma maliyetlerinin azalması
Konteyner Tekneleri (1968-...)	Konteyner taşımak için özel olarak tasarlanmış tekneler	Ana kara ulaşım sistemlerini karşılayacak kapasite ile başlıca mamul taşıma
Jet Uçağı (1958-...)	Ana kentsel merkezler arasında duraksız hızlı hizmet	Bankacılık, Finans ve Turizm gibi hizmet etkinliklerinin gelişmesi
Yakıtta etkin araçlar (1970-...)	Daha az ağırlık ve daha etkin motorlara bağlı olarak yakıt tüketiminde azalma	Karayolu ulaşımının kent ve kentler arası ulaşım payını artırmasını sağlaması
Yüksek hızlı trenler (1964-...)	200 km/s üstünde hız yapabilen trenler	Yüksek nüfus yoğunluklu bölgelerde kentler arası hava ve karayolu ulaşımı arasında etkili rekabet.

Kaynak: Sletma, G.K. (1989) "Shipping' s Fourth Wave: Ship Management and Vernon' s Trade Cycles", Maritime Policy and Management.

Özellikle 1980' li yıllar küresel ticaretin artışına zemin hazırlayan çok önemli olayların sahnelendiği bir dönemdir. İkinci Dünya Savaşı sonrası korumacı anlayışla artan üretim kabiliyeti ve gücü, bu malların ülkeler arasında satışı ile ilgilenen çok uluslu şirketleri doğurmuştur. Böylece, kapitalist ekonominin dünya ölçeğinde ticaret anlamında üçüncü patlamasına zemin hazırlanmıştır. Kıtalar arası nakil araçlarının

icadı, konteyner gemilerinin imâl edilmesi, havayolu ile çok büyük miktarlarda taşınmasına imkân tanıyan uçakların yapılması, karada çok yüksek süratlere ulaşabilen trenler ve benzeri gelişmeler, küresel ticaretin kazandığı ivmenin artarak devamını mümkün kılmıştır. Elbette bilişim teknolojisindeki hızlı gelişme, internetin sunduğu kolaylıklar, uluslar arası ticaretin organizasyonu ve yayılımında belirleyici birer faktördür. Sovyet Birliği' nin dağılması ile ortaya çıkan yeni devletlerin benimsedikleri ekonomi modeli anlayışı küresel ticaretin yeni pazarlara girmesini mümkün hale getirmiştir. SSCB zamanında kesinlikle girilemeyen bu pazarın dağılma sonrası pek çok yeni devlet halinde yeniden şekillenmesi ve Berlin Duvarı' nın yıkılması ile Almanya' nın daha büyük bir üretici olarak sahnede yerini alması, küresel ticaretin patlama yapacağı üçüncü aşamanın birer tetikleyicisidir.

Ticaretin küreselleşmesinden algılanan esas durum, coğrafi keşifleri, sanayileşen üretim tarzını takip eden dönemdir. İkinci dönem olarak adlandırılabilir bu süreçte artık üretilen mal ve hizmetlerin tüketici ülkelere taşınması gündeme gelmiş ve bunun sonucunda taşımacılıkta yine en etkin yöntem olarak denizcilik ön plana çıkmıştır. Ticaretin günümüzde anlaşılan haliyle küreselleşmesi İkinci Dünya savaşını takip eden dönemde gerçekleşmiştir. Bu süreçte, dünyada gerçekleşen alışverişe taraf olan tüm unsurların, belirlenen standartlara uyumunun sağlanması amaçlanmış ve bu yüzden de uluslar arası düzeyde pek çok ticarî nitelikli anlaşma imzalanmıştır. Uyumun sağlanması ve uluslararası ticaretin belirli standartlarda gerçekleştirilebilmesi için pek çok küresel örgüt de kurulmuştur. Küresel ticarete taraf olan tüm unsurlar, bu örgütlerin aynı zamanda üyesidirler. Elbette uyumun başarıyla gerçekleşebilmesi için, ekonomik anlamda uygulanan tüm stratejilerin üretici ülkelerdeki modele benzetilmesi zorunluluğu ortaya çıkmış, bunu sağlamak üzere de uluslar arası örgütlere üyeliğin ön koşulu olarak ekonomik modellerin birbirlerine benzetilmeleri zaruri bir hal almıştır. Günümüzde uluslar arası ticarete taraf olan ülkelerin hemen tamamının Serbest Piyasa Ekonomisi koşullarını kabul etmişliği büyük ölçüde bu yüzdendir. Çünkü, ancak uygulanan ekonomik modellerin benzerliği, uluslar arası ticareti üreten ülkeler lehine daha da kolaylaştırmaktadır. Aksi takdirde, sermayenin uluslararasılaşması oldukça zor olurdu. Bilindiği gibi, örneğin 1980 li yıllara kadar uyguladığımız karma ekonomik modelde “Kambiyo İşlemleri” denetime tabîydi. Yani, bir malî dönem boyunca elde

edilen tüm yabancı paraların merkezi bir otoriteye devri zorunlu idi. Bu bile, tek başına, uluslar arası ticaretin önünde çok büyük bir engeldir.

Uluslar arası ticaret hacmindeki değişikliklerle deniz taşımacılığı arasında aynı yönlü ve doğrusal bir ilişki vardır. Küresel ticaretin artışı ile beraber deniz ticaretinin de aynı ivmeyle değişmesi bunu kanıtlamaktadır. Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması, Dünya Bankası ve IMF'nin kurulması ve benzeri oluşumların tarihsel geçmişlerine bakıldığında hep İkinci Dünya Savaşını müteakip dönemler dikkat çekmektedir. Çünkü galip devletlerden, kaybeden ülkelere öncelikle altyapı harcamaları için Dünya Bankası ve IMF destekli kredilerle finanse edilen mal ve hizmet akımları başlamıştır. Daha sonra ekonomik modellerin birbirleri ile entegrasyonu gerçekleştirilmiş, yine üreten ülkelere tüketen ülkelere hemen her sektörden mal ve hizmet akımı başlamıştır. Çizelge 1.3 İkinci Dünya Savaşından sonra dünya ticaret hacmindeki ortalama artış hızını göstermektedir.

Çizelge 1. 3: Dünya Ticaretinde Beşer Yıllık Ortalama Artış Hızları

Dönem	Artış
1948- 1953	%7.6
1953- 1958	%7.8
1958- 1963	%7.2
1963- 1968	%11
1968- 1973	%8,9
1973- 1978	%8,1
1978- 1983	%7,8
1983- 1988	%8,1
1988- 1993	%8,3
1993- 1998	%11,2
1998- 2003	%9,2
2003-2008	%9,8

Kaynak: Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, İktisadî Rapor, 2010, s.23.

Çizelge 1.3 incelendiğinde, belirli dönemlerde artışlarda belirgin farklılıklar olduğu göze çarpmaktadır. Örneğin, 1963-1968 dönemindeki hızlı artış bunlardan biridir. Bu dönemdeki artışın ivme kazanmasında özellikle, Japonya ve ABD' nin uluslar arası ticarete entegre oluşları ve uluslar arası taşımacılıkta deniz taşımacılığının payının artması söylenebilir. Hatta deniz taşımacılığının görece olarak diğer alternatif kanallara göre daha ucuz oluşu, petrole bağlı olan diğer taşıma usullerinde, akaryakıt fiyatlarının artışı durumunda tercihlerde en başta yerini almasına neden olmuştur. Çizelge 1.4. 1973- 1979 yılları arasında yaşanan petrol krizi döneminde görece olarak daha düşük bir maliyet sunan deniz taşımacılığının kriz döneminde bile nasıl daha fazla tercih edildiğini göstermektedir.

Çizelge 1. 4: Ülkelere Göre Dünya Deniz Ticaret Filolarındaki Gelişme

Ülkeler	1970	1976	1982
Liberya	33.297	73.477	70.718
Japonya	27.004	41.663	41.594
Yunanistan	10.952	25.035	40.035
Panama	5.646	15.631	32.600
S.S.C.B	14.832	20.668	23.789
İngiltere	25.825	32.923	22.505
Norveç	19.347	27.944	21.862
A.B.D	18.463	14.908	19.111
Türkiye	697	1.107	2.014

Kaynak. Tümertekin, 1987:86.

Ulaştırmadaki gelişimle dünya ticaret hacmindeki ve uluslar arası ekonomideki gelişmeler devamlı bir etkileşim halindedir ve birbirlerinden beslenirler. Küresel ticaretin başarısı, büyük oranda uluslar arası çapta, doğru örgütlenmiş ve yeterli teknoloji ile desteklenen ulaştırma ağına bağlıdır. Aksi halde, hem ulaşım kanalları doğru belirlenemeyecek ve hem de, ulaştırma büyük bir maliyet unsuru olarak ticaretin önünde önemli bir engel şeklinde kendini gösterecektir. Faydalanılan ulaştırma faaliyetinin gücü işletmelerin ulusal ve uluslar arası rekabet güçlerini doğrudan

etkilemektedir. Ulaştırmanın maliyetler üzerindeki en büyük etkilerinden biri, yüksek taşıma maliyetleri yüzünden artan faktör fiyatlarıdır ve özellikle henüz gelişmekte olan ülkelerde bu durumun bilanço üzerindeki olumsuz etkileri işçi ücretlerinin düşürülmesi şeklinde bir reflekse neden olur. Bu durum da özellikle, emek yoğun üretim alanlarında taşıma maliyetlerinin işletmenin başarısı konusunda dikkate alınması gereken en önemli argümanlardan biri olduğunu gösterir. Hatta, taşıma maliyetlerindeki küçük değişikliklerin girişilecek işin kârlı olup olmayacağı ile ilgili esas fikri verdiği söylenebilir.

Ulaştırma hizmetleri nitelik açısından da oldukça önemlidir. Bu hizmetlerin kalitesi firmaların maliyet yapılarına etki etmektedir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin muhasebe kayıtlarında tutulan envanter stokları açısından büyük farklılıklar vardır. Gelişmekte olan ülkelerin buldukları envanter stokları çoğu zaman gelişmiş ülkelerin envanter stoklarından birkaç kat fazladır. Çünkü, gelişmekte olan ülkelerde tedarik zinciri eksik ve taşıma faaliyetlerini yani lojistik hizmetlerini beklenen kalitede verecek firma sayısı yetersizdir. Bu tür gelişmekte olan ülkelerin çoğu zaman döviz kuru riskini yoğun yaşadığı ve bu ülkelerde faizlerin yüksek ve genelde oynak olduğu düşünülürse elbette ki, büyük oranlarda stok buldurmanın maliyeti de o oranda artmakta ve işletme için ciddi bir risk oluşturmaktadır. Faizlerde önemli artış ve azalışlar, döviz kurlarında ciddi dalgalanmalar bazen firmaların ticarî yaşamdan çekilmelerine bile neden olabilmektedir (Gündoğdu, 1997: 13).

Ulaştırmanın maliyet unsuru olarak önemli bir etken oluşu sadece mallara özgü değildir. Hizmetler de taşıma maliyet ve niteliğinden önemli ölçüde etkilenirler. En fazla etki özellikle gelişmekte olan ülkelerin önemli bir gelir kalemi olan turizm sektöründe görülür. Turist açısından örneğin arzu edilen yaz mevsimlerinde ve denizle iç içe tatil yapmaksa bu konuda verilen hizmet ülkeler arasında hemen hemen homojendir denebilir. Zira, tur kapsamlı olarak bu hizmetleri veren işletmeler genellikle uluslar arası boyutludur ve hemen her ülkede aynı standartlarda bu hizmetleri veren işletmelere- otellere sahiptirler. İsimleri dünyaca bilinen firmalar bu konuya örnektirler. Hizmet kalitesi otellerin yıldızları ile de standartlaşan bir unsur olarak kabul edildiğinde artık müşteriye daha uygun fiyatla bu hizmeti servis etmek kalmaktadır. Burada da fiyatlara etki eden belki de en önemli unsur taşıma- taşıma maliyetleridir. Tur



kapsamında olmayan müşteriler için de ulaşım maliyetleri en ucuz olan ülkeler tercih nedeni olacaktır.

## 1.2. TEMEL TAŞIMACILIK TÜRLERİ

Genel tanımıyla insan, diğer canlılar ya da bir materyalin bir yerden başka bir yere ulaştırılması demek olan taşımacılık, ticarete ve pazarlamaya odaklı günümüz ekonomik yaşantısında, maliyetlere olan etkisi yüzünden apayrı bir ihtisas alanı olmuştur. Temel anlamda Taşımacılık faaliyetlerine odaklanan lojistik kavramı bu yüzden doğmuş ve ticaretin uluslararasılaşması ile farklı boyutları da içeriğine dahil ederek ayrı bir dal haline gelmiştir. Ancak, belirtildiği gibi lojistik faaliyetlerinin temeli taşımacılık üzerinedir.

Türk Dil Kurumu sözlüğünde belirtilen ulaşım kelimesinin karşılığı olarak Osmanlıca Münakâle- Nakl kelimesi, bu faaliyetlerin bir diğer ifadesidir. Dilimizde hala kullanılmakta olan “Nakliye” nakletmek, ulaştırma kelimesi ile aynı hususu tanımlar. Osmanlıca- Türkçe sözlüklerde de “münakâle” kelimesi, taşıma, ulaştırma, aktarma olarak ifade edilmektedir (Develioğlu, 1995: 724).

Taşımacılık ile ilgili faaliyetlerin karşılıkları çoğunlukla yabancı literatürdeki kullanımları ile dilimize aktarılmaktadır. Bu yüzden kelimenin literatürdeki farklı karşılıklarını da anmak yararlı olacaktır. Ulaşım kelimesi İngilizce “transport” olarak yazılır. Fransızca’ da “transporter” ve Latince’ de transportare” şeklinde yazılmakta ve taşımak anlamında kullanılmaktadır (Merriam Webster, 2008a).

Taşımacılık ve ulaştırma faaliyetleri, toplum yaşamının hemen her alanında etkilidir. Ulaştırılan bazen bir mal, bazen bir haber ya da insanın ta kendisidir. Bilgi çağında iletişim sayesinde kazanılan hız ulaştırma alanında ve ihtisaslaşmış taşımacılık faaliyetleri neticesinde insana, başta ticarî yaşam olmak üzere her alanda hız kazandırmış, kaynakların etkin kullanımına olanak tanımıştır.

Taşımacılık faaliyeti, coğrafik yapıdan ve iklimden etkilenebilen özellikler gösterir. Yüzey şekilleri açısından homojen dağılıma sahip olmayan dünyamızda bu farklılık taşımacılık faaliyetlerinin de değişik şekillerde icrasına sebebiyet vermiştir. Buna göre Kara ve Demiryolu Taşımacılığı, Havayolu Taşımacılığı, Denizyolu Taşımacılığı ve bunların karma olarak icra edildiği Kombine Taşımacılık olmak üzere temelde dört tür taşımacılık faaliyeti sözkonusudur.

### 1.2.1. Kara ve Demiryolu Taşımacılığı:

Tüm ulaştırma türleri arasında kapıdan kapıya teslimata uyan tek model karayolu taşımacılığıdır. Bu durum büyük bir avantaj olarak değerlendirilirken sözkonusu türün aynı zamanda büyük handikapları da bulunmaktadır.

Karayolu taşımacılığı malın kapıdan kapıya aktarmasız ve hızlı bir biçimde teslim edilmesini sağladığı için tercih edilen bir taşıma biçimidir. Ancak, mesafe uzadıkça karayolu taşımacılığı ekonomik olmaktan çıkmaktadır (İstanbul Ticaret Odası 2006).

Karada yapılan taşımacılığı iki temel yöntemde incelemek mümkündür. Bunlar; “Karayolu Taşımacılığı” ve “Demiryolu Taşımacılığı”dır. Ülkelerin ulaştırma politikalarında hangi tip taşımacılık türünü benimseyeceği şüphesiz sahip olduğu doğal kaynaklar ve yaşamlarını sürdürdükleri toprağın coğrafi nitelikleri ile ilgilidir. Bu politikalar oluşturulurken maliyet unsuru dikkate alınmalı, taşımacılığın gereksinim duyduğu enerjiye ne kadar sahip olunduğu ve bu enerjinin kısa, ya da uzun dönemli fiyat hareketleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Kara ulaştırma sistemini karayolu taşımacılığı bazında incelersek, diğer taşıma modlarına göre sahip olduğu avantaj ve dezavantajlar aşağıdaki şekilde sıralanabilir.

#### **Avantajlı Yönler:**

- Karayolu taşımacılığında kapıdan kapıya teslimat mümkündür. Bu imkân diğer modların sunamadığı önemli bir avantajdır. Üstelik bu teslimat için yolun kalitesinin mutlaka belirli bir standardı olması gerekmez. Hemen her tür karayolunda kapıya kadar teslim mümkündür.
- Diğer tüm modlar önemli ölçüde bu yönteme ihtiyaç duyarlar. Mal gemi ile taşınacaksa mavnaya, demiryolu ile taşınacaksa vagona kadar yine karayolu ile götürülecektir. Dolayısıyla hangi taşımacılık modu olursa olsun bir şekilde karayolu taşımacılığı göz önünde bulundurulmalıdır (Baki, 2004: 45).
- Bir geminin yada bir uçağın fiyatları dikkate alınırsa gerek başlangıç ve gerekse de faaliyet boyunca maliyetler, diğer modlara göre daha düşük seviyededir.

**Dezavantajlı yönler:**

- Bir defada elleçlenen yük miktarı diğer modlara göre karayolunda daha düşüktür. Bu da maliyetleri önemli ölçüde artırmaktadır.
- Başlangıç maliyeti diğer taşıma modlarına göre daha düşük olduğu için faaliyette bulunan firma sayısı oldukça fazladır. Bu da rekabetin oldukça yoğun yaşandığını gösterir.
- Yol kalitesi ve ülkenin gelişmişlik düzeyi trafik olgusuna doğrudan etki eden faktörler olduğu için bu hususlardaki eksiklik dağıtım problemlerine neden olmaktadır. Karayolu taşımacılığında oldukça yüksek oranda maddi hasarlı trafik kazası ve can kaybı yaşanmaktadır.
- Başlangıç maliyetleri düşük olsa da faaliyetler boyunca ortaya çıkan maliyetler, işletme kârlılığı üzerinde ciddi anlamda etkilidir. Sürekli yollarda olan araçların aşınma ve hasar görme sorunları diğer modlara göre daha fazladır ve ayrıca aşırı akaryakıt bağımlılığı, birim enerji ile en pahalı taşınan yük olarak karayolu taşımacılığını en pahalı modlardan biri haline getirmektedir.

Türkiye’ de karayolu ile ulaşım özellikle görece düşük başlangıç maliyetleri yüzünden tercih edilen bir yöntemdir. Özellikle, son yıllarda karayolu yapımına ciddi kaynak aktarıldığı bilinmektedir. Mevcut yolların yenilenmesi için Avrupa’ da iki yılda bir gerçekleştirilen revizyon faaliyetleri Türkiye’de de benzer şekilde uygulanmaya çalışılmaktadır. Karayolları ağını kendi içinde otoban ve asfalt olmak üzere iki şekilde ele alan Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre yine bir karayolu taşımacılığı modu olan demiryolları yapımı ve yenilenmesi istenilen oranda gerçekleşmemiştir. Mevcut karayolu ağı 1950 li yıllardan günümüze neredeyse beş kat artmışken, demiryolu ağında bu artış bir buçuk katın biraz üzerindedir. Karayolları Genel Müdürlüğü’ nün sitesinden elde edilen verilerle Çizelge 1.5’i oluşturmak mümkündür (<http://www.kgm.gov.tr>)

Çizelge 1. 5: Türkiye’de 2002’den Günümüze Bölünmüş Asfalt Yol Yatırımı

YILLAR	YAPILAN BÖLÜNmüş YOL(km)
2002	6101
2003	1362
2004	1791
2005	2050
2006	1481
2007	1082
2008	1491
2009	2117
2010	2227
2011	1525
TOPLAM	21227

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr>

Karayollarına verilen önem yukarıdaki Çizelge 1.5’den anlaşılmaktadır. Bu durum, Türkiye’ de taşımacılık ve ulaştırma ile ilgili politikalar hakkında da genel bilgiler verebilir. Demiryollarına gereken önemin verilmemesi, demiryolu ağının Cumhuriyet’ in ilânından bu yana kayda değer bir şekilde genişletilmemesi şüphesiz ki ülkedeki ulaştırma politikaları ile ilgilidir.

Ancak, Avrupa’ da ve gelişmiş pek çok ülkede durum Türkiye’ dekinden farklıdır. Yol kalitesi olarak Türkiye’ den çok daha iyi bir durumda olunmasına rağmen karayolu taşımacılığı, tüm ekonomik ve sosyal maliyetleri dikkate alındığında Avrupa Ulaştırma Sistemi içinde tercih edilirliliğini kaybetmiştir. Avrupa Birliği, 2001 yılında hazırladığı “2010 Yılı Avrupa Taşımacılık Politikası Hedefleri” raporuyla karayolu taşımacılığında tedbirler alınması gerektiğini vurgulamıştır. Tedbirler arasında en önemli husus taşımacılık türleri arasında dengesizliklerin giderilmesi ve karayolunun payının azaltılarak yük taşımacılığının demiryolu ve denizyoluna kaydırılması gerektiğidir (İstanbul Ticaret Odası, 2006).

Karada yapılan taşımacılık yöntemlerinden biri de demiryolu taşımacılığıdır. Bu tür taşımacılık, Türkiye’ de her ne kadar gereken seviyede gerçekleşmeye de gelişmiş ülkelerde durum oldukça farklıdır. Maliyet unsurunun çok önemli bir değişken olduğu ulaştırma sektöründe, karayolunda yapılan taşımacılığın maliyeti, tercih edilen yöntem demiryolu olunca düşmektedir. Gerek yolcu taşımacılığında ve gerekse de ticarî mal sevkiyatında demiryolunun tercih edilmesi bu alanda yenilikleri beraberinde getirmiştir. Gelişmiş ülkelerde yüksek hızlı trenler sayesinde hem daha ucuza hem de daha hızlı bir şekilde ulaştırma imkânları artırılmıştır.

Demiryolu taşımacılığının avantajları yanında dezavantaj kabul edilebilecek yönleri de vardır. Tüm taşımacılık modları açısından mevcut olan yöntemlerin tamamı kendine has özellikler göstermektedir. Demiryolu taşımacılığının da kendine özgü bir ağ, taşıt filosu ve işletme sistemi vardır. Bu özellikler dolayısıyla demiryolu taşımacılığında da dezavantajlı yönler ortaya çıkmaktadır. Ağın, gar, istasyon ve benzeri düğüm noktaları arasında taşıtların seyrettikleri güzergâhlar, yol geometrisi ve yapısı bakımından uygulanabilecek hızları kısıtlamaktadır (Erel Ay , 2012). Yani, her ne kadar yüksek hızlı trenlerle sevkiyat mümkün olsa bile, hız ve maliyet unsuru, ülkenin coğrafik özelliklerine göre her zaman istenilen seviyede gerçekleşebilecek değişkenler olmaktan çıkmaktadır. Dağlık ve engebeli coğrafyalarda hızlı taşımacılık her zaman mümkün olmamakta, bu fiziki şartlar demiryolu yatırım maliyetlerinin artmasına neden olmaktadır.

Demiryolu taşımacılığının ilk yatırım maliyetleri oldukça yüksektir. Bu durum, demiryolu taşımacılığında işletme yapısına da yansır. Çoğu ülkede demiryolları devlet tarafından işletilir. Aynı zamanda, bu modun diğer taşıma türlerine göre daha düşük maliyetli oluşu, karayolu ağının trafik yükünü hafifletmesi ve çevreye daha duyarlı bir yöntem oluşu, yöntemin kamusal bir hizmet şekline bürünmesine de neden olmaktadır.

Çizelge 1.6 ve Çizelge 1.7’de, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve TCDD verileri dikkate alınarak, karada gerçekleştirilen taşıma türleri olan demiryolu ve karayolu taşımacılığının inşa maliyetleri gösterilmiştir.

Çizelge 1. 6: Hızlı Tren Yapım Maliyetleri (2009)

HAT	MESAFE (KM)	Tah Maliyet (milyon dolar )
Ankara- İstanbul	533	4.662
Ankara- Konya	212	1.110
Ankara- Sivas	460	2.664
Ankara- İzmir	606	4.440
Bursa- Osmaneli	106	0.518
Ankara- Kayseri	150	0.666
Halkalı- Kapıkule	230	1.332
Toplam	2297	15.392

Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr>

Çizelge 1. 7: Otoyol Yapım Maliyetleri (2009)

Otoyol İsmi	Uzunluk (km)	Yapım Maliyeti (milyon dolar)	Tünel	Viyadük
Edirne- İstanbul	275	2.000	-	20
İstanbul- Ankara	446	4.000	6	36
Ankara Çevreyolu	115	888	-	1
İzmir- Urla- Çeşme	91	607	-	2
İzmir- Aydın	114	1.391	1	3
İzmir Çevreyolu	67	460	2	5
Pozantı- Tarsus- Mersin Tarsus- Adana- G.Antep Toprakkale- İskenderun G.Antep- Şanlıurfa	747	5.750	7	23
Toplam	1.788	14.636	16	90

Kaynak: <http://oib.gov.tr> (2009)

Çizelge 1.7 ve Çizelge 1.6, karada gerçekleştirilen iki ayrı taşımacılık modu olan demiryolu ve otoyol taşımacılığının başlangıç yatırım maliyetlerinden inşa maliyetlerini

göstermektedir. Ekonomi bilimi beş temel sorun üzerine odaklanmıştır. Hangi mal ne miktarda ve hangi yöntemlerle üretilecek sorunu, ekonomi biliminin üzerine yoğunlaştığı temel sorunlardan üçüdür. Ülkelerin kaynakları kıttır ve coğrafi olarak da homojen bir yapıları bulunmamaktadır. Bu hususlar göz önüne alındığında Çizelge 1.7 ve Çizelge 1.6, karayolu ulaştırmasında kaynakların ağırlıklı olarak nereye aktarılması gerektiğini göstermektedir.

Karada gerçekleştirilen iki temel ulaştırma sistemi yapım, bakım ve işletme maliyetleri açısından kıyaslandığında demiryollarının yolcu taşımacılığında %40- 50 oranında, yük taşımacılığında ise yaklaşık %70 oranında daha ucuz olduğu tespit edilmiştir. Öyleyse, başta yük taşımacılığının demiryoluna kaydırılması, yolcu taşımacılığında hızlı trenlerin tercih edilmesi ülke ekonomileri açısından daha doğru bir tercih olur. (Kabasakal ve Solak, 2010:123-136). Böylece, üretimde etkinliğin seviyesi de yükseltilmiş, kaynakların optimal dağıtılmasına biraz daha yaklaşılmış olunur.

### **1.2.2. Havayolu Taşımacılığı**

Sunulan taşımacılık hizmetinde hız öncelikli bir tercih nedeni ise, taşınacak malların pazar değerleri çok yüksekse bu koşullar altında mevcut taşıma sistemleri içinde tercih edilecek mod “Havayolu Taşımacılığı” olur. Taşıma sırasında hatanın sıfırlanması bu modda daha mümkün görünmektedir. Havayolu taşımacılığı sayesinde taşımacılık faaliyeti kısa sürdüğü için hasar- kayıp riski azalmaktadır ve aynı zamanda depolama maliyetleri de düşmektedir. Bu hususlar havayolu taşımacılığını tercih edilir kılmaktadır ancak, birim taşıma maliyetleri dikkate alındığında bilinen tüm taşıma modları içinde de en yüksek maliyete sahip yöntem havayolu taşımacılığıdır. Bu yüzden, öncelikle uzun mesafeli taşımacılık için daha uygun olduğu sonucuna varılabilir. Ayrıca, havaalanlarının şehirden uzaklığı da dikkate alınırsa bu yolla yapılan taşımacılığın ekstra maliyetleri olabileceği dikkate alınmalıdır.

Havayolu taşımacılığı, bilinen en hızlı taşıma şeklidir. Genellikle, küçük ve kıymetli (Pazar değeri yüksek) malların taşınmasında tercih edilir. Yolcu uçakları ile kargo taşımacılığı yapılabileceği gibi mal sirkülasyonunun yoğun olduğu taşımalarda kargo uçakları da kullanılmaktadır (Harbalıoğlu, 2003).

Havayolu taşımacılığı 500 km ve üzerindeki mesafelerde gerçekleşecek ulaştırma faaliyetleri için uygundur. Başlangıç yatırımı ve işletme giderleri oldukça yüksektir. (Yıldıztekin, 2002). Ticaretin dünya ölçeğinde bir boyut kazanması, küreselleşmenin hızlı bir gelişme göstermesi, malların sevkiyatında hız unsurunun ön plana çıkmasına neden olmuştur. Özellikle, e-ticaretin bu derece yaygınlaşması bu malların ülkeler arasında hızlı dolaşımını zorunlu kılmıştır. Bu yaşanan süreç, dünyada ve Türkiye’de havayolu kargo taşımacılığına olan talebi artırmaktadır.

Ancak havayolu taşımacılığı, diğer taşıma modüllerine göre çok fazla kuralı ve ayrıntısı olan bir türdür. Ayrıca, ilgili personelin çok sıkı bir eğitimden geçirilmesi ve uluslar arası akredite kuruluşlardan sertifikalandırılması gerekmektedir. (Demir, 2008: 60). Bu, verilen hizmetin uluslar arası kalite standartlarına uygun gerçekleşmesi için bir zorunluluktur. Çünkü bu sektörde faaliyet gösteren firmalar çoğunlukla küresel şirketler olup sunulan hizmette kalite algısının da dünya ölçeğinde olması kaçınılmaz bir durumdur.

Türkiye küresel ticaretin önemli duraklarından biridir. Mevcut jeopolitik konumu gereği pek çok malın geçiş güzergâhı olması, bu malların üretimi için uygun altyapısı doğal olarak taşımacılık faaliyetlerinde de gelişime neden olmuştur. Ancak, gelişmekte olan bir ülke olarak Türkiye’ de yeni havaalanları inşa edilmesi pahalı olduğu için daha çok mevcut alanların genişletilmesi ve yenileştirilmesi yolu tercih edilmektedir. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planına göre, havayolu ile yapılan taşımaların yüzde doksanından fazlası mevcut sekiz havaalanı kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Yine, anılan plânda halihazırda kullanımda bulunan tüm havaalanları ve müstemilâtlarının (radar istasyonları, depolar, ek pistler) genişletilmesi ve geliştirilmesi öngörülmektedir (Devlet Plânlama Teşkilatı, 2000).

Türkiye, yukarıda anılan sebeplerden dolayı, son yıllarda havayolu işletmeciliğinde önemli aşamalar katetmiştir. Mevcut havalimanları yenilenmekte, dünya ölçeğinde kalite standartlarına yaklaşmaktadır. Bununla beraber, havacılık işletme sayısı, uçak sayısı, koltuk kapasitesi günden güne artmaktadır. Çizelge 1.8’de 2006- 2010 yıllarına ait rakamlar verilmiştir.



Çizelge 1. 8: Havayolu İşletmeleri İstatistikleri

Faaliyet Alanı/ Yıllar	2006	2007	2008	2009	2010
Havayolu İşletmesi Sayısı	20	20	17	17	17
Havayolu İşletmelerinde Uçak Sayısı	57	59	66	64	61
Genel Havacılık İşletmesi Sayısı	259	250	270	290	341
Genel Hv. İşletmesi Uçak Sayısı	192	243	223	227	269
Balon İşletmesi Sayısı	32	30	31	30	32
Havayolu koltuk kapasitesi	8	10	10	12	16
Havayolu Kargo Kapasitesi (ton)	42335	40185	43524	46075	55268

**Kaynak:** <http://www.ubak.gov.tr>

Çizelge 1.8’ de görüldüğü gibi, Türkiye’de son yıllarda havacılık alanında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Uzun mesafe yolcu taşımacılığında ilk seçenek olan havayolu, kargo taşımacılığında da tercih edilebilir bir seçenek olarak yerini almaktadır.

### 1.2.3. Denizyolu Taşımacılığı

Uluslar arası ticarete konu olan eşyanın gemi ile dökme veya konteyner dediğimiz kutular içinde bir ülkeden diğerine taşınma işlemine “Denizyolu Ticarî Mal Taşımacılığı” denir (Altuğ, 1974: 3). Denizyolu taşımacılığı, iskeleler ve limanlar arasındaki yük ve yolcu taşıma işlerini kapsamaktadır. Türkiye’ nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, verimli kullanılması halinde ekonomik anlamda büyük getiriler vaad etmektedir. Bu yüzden denizyolu taşımacılığı Türkiye için ayrı bir öneme sahiptir.

Hız faktörünün çok önemli olmadığı, güvenilirliği yüksek bir taşıma modu olarak denizyolu taşımacılığı, uluslar arası ticarete en çok tercih edilen yöntemdir. Diğer taşıma modlarına göre, en büyük üstünlüğü maliyet avantajı olan bu türde diğer bir önemli üstünlük, hemen her tür malın sevkiyatında fonksiyonel olmasıdır. Örneğin, likit ve gaz taşımacılığı diğer modlarda ya mümkün değildir, ya da mümkün hale gelebilmesi için ilgili modun taşıma araçlarında ciddi değişiklikler yapılmalıdır. Bu da maliyetlere yansığında en doğru alternatif olarak denizyolu ile sevkiyat ön plâna çıkmaktadır.

Çok büyük miktarda kuru yük, likit ve gaz, konteynerlenebilen malzemeler denizyolu ile taşınır. Özellikle, düşük değerli hammadde türü ürünlerin sevkiyatı için en uygun yöntem budur. Başlangıç yatırımı pahalı olmasına rağmen, gemilerin uzun yıllar kullanılabilmesiyle çok büyük hacimli ürün taşımada en etkili yöntem denizyolu taşımacılığıdır (Yıldıztekin, 2002).

Denizyolu taşımacılığı iç sularda da yapılabilir. Bu taşımacılık moduna sadece denizler değil, göl, nehir ve kanallar da dahil olmaktadır. Diğer taşımacılık modları ile kıyaslandığında yavaş bir sistem olarak değerlendirilse de bu unsur maliyetlere yansıdığına bile alternatiflere göre pahalı değildir (Genç, 2009: 258). Denizyolu taşımacılığı ile çok sayıda yolcu, ya da diğer modların hiçbirinde taşınmayacak kadar fazla yükler çok uzak mesafelere sevkedilebilmektedir. İklim koşulları el verdiğince dümdüz bir zeminde gerçekleşen bu yöntemde böylece yol yapım ve bakım masrafları da yoktur. Liman ve iskeleler olarak bilinen bağlantı noktalarında birtakım masraflar sözkonusu olabilmekte ancak bunlar da çok uzun süre hizmet verebilmektedir.

Türkiye, konumu itibariyle, deniz taşımacılığında önemli avantajlara sahiptir. Kıtaları denizyolu ile birbirlerine bağlayan denizler ve bunlara ait boğazlar Türkiye karasularında bulunmaktadır. Bununla beraber Ege ve Akdeniz' in okyanuslara bağlanabilmesi, taşımacılığın kıtalararası düzeyde gerçekleşebilmesine olanak tanır. Ayrıca, Akdeniz' in bir iç deniz olması ve önemli deniz hareketlerine, aşırı fırtınalara kapalı konumu nedeniyle ticaret aksamadan yıla yaygın bir şekilde gerçekleşebilmektedir.

### **1.3. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ EKONOMİK ÖNEMİ**

Denizyolu taşımacılığı tüm dünyadaki mal taşıma faaliyetlerinin neredeyse %90 lık kısmının gerçekleştiği bir faaliyet alanıdır. Birim yükün taşındığı mesafe dikkate alındığında en düşük maliyetler bu modda sözkonusu olduğu için tüm dünyada ihtiyaç duyulan sevkiyat sorunlarında ilk tercih denizyolu ile taşımacılıktır.

Denizyolu ile taşımacılıkta taşıma kadar taşınan yükün elleçlenmesi, depolanması da önem kazanmaktadır. Limanlar bu açıdan tamamlayıcı olmaktan öte deniz taşımacılığında maliyetleri ve etkinliği belirleyen en önemli faktör olmaktadır. (İstanbul Ticaret Odası, 2006). Her limanın aynı zamanda karayolu ve demiryolu ile birleştiği de

düşünülürse limanları modlar arası bir bağlantı noktası olarak değerlendirmek doğru olacaktır. Bu bağlantı fonksiyonu öylesine önemlidir ki örneğin Türkiye’ de limanların bir kısmı doğrudan Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir.

Coğrafi keşifler, dünya ekonomik coğrafyasına yeni bir yön vermiştir. Bugün olduğu gibi, nasıl küresel ticaretin taşınmasında denizyolu modu ilk akla gelen parametreyse o zaman da ticaretin gelişmesi ve yeni ticaret yollarının bulunması, denizyolu ulaşımında yaşanan gelişmelerle mümkün olmuştur. Coğrafi keşifler, o güne kadar ticaret merkezi olarak kabul edilen Akdeniz’i ikinci plâna atmış, yeni bulunan yerlerle onu ikâme ederek dünya ticaretinin merkezini Avrupa anakarasının kıyılarına kaydırmıştır. Bu aynı zamanda doğunun batıya karşı olan ticarî üstünlüğünü kaybettiği dönemi de ifade eder (Ülgener, 1973: 496).

Görüldüğü gibi su yolu taşımacılığı ile ekonomi- ticaret arasında çok yakın bir bağ vardır. Bu önem, özellikle ticaretin küresel bir nitelik kazanmaya başladığı XVII. yüzyılda kendini göstermeye başlamıştır. Bu doğrultuda nehirler ıslah edilmeye, suni ırmaklar açılmaya ve nehirleri denizlerle birleştiren kanallar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu faaliyetlerde İngiltere başı çekmekte olup XVII. yüzyılın ikinci yarısında mükemmel bir suni ırmak şebekesine sahip olmuştur (Zeytinoğlu, 1993: 141).

Gemicilik sektörü ülkenin görünmeyen ihracatına da katkı yapar. Branch; bu durumu aşağıdaki iki maddeyle ifade eder.

- a. Bir ülkenin ticaretinin büyük bir kısmı kendi gemileriyle taşındığında, ithalat taşıma giderlerinde tasarruf sağlanır. Yine, ihracat malları yerli gemiler tarafından taşındığında, döviz kazanılır.
- b. Bir ülkenin gemileri diğer ülkeler arasında yük ve yolcu taşıdığına, büyük ölçülerde döviz kazanılır (Branch, 2007: 482) .

Denizyolu taşımacılığı ve vazgeçilmez unsuru olan limanlar, dünya ekonomisinde belirleyici öneme sahip öğelerdir. Tarihsel süreç içerisinde de bu etkin yapı kendini göstermiştir. Modern bankacılığın ilk iki örneğinden biri olan Hamburg Bankası (1609) dünyanın en önemli liman şehirlerinden biri olan Hamburg’ da kurulmuştur (Parasız, 2000: 6). Bu banka Euro öncesi Almanya’nın resmî para birimi olan Mark’ ın ilk örneklerini basmıştır. Benzer şekilde yine bir liman şehri olan Amsterdam da modern bankaların ikinci önemli örneğinin doğduğu bir kenttir. Amsterdam Bankası da tıpkı Hamburg Bankası gibi 1609 yılında kurulmuş ve Euro öncesi Hollanda Resmî para

birimi olan Florin' in (Gulden) ilk örneklerini basmıştır (Takan, 2002: 3). Bankacılığın ilk örneklerinin yine liman kentlerinde ortaya çıkmasının en önemli nedeni, limanları sayesinde bu kentlerin birer ticaret merkezleri olmasıdır. Gerek ihracat işlemlerinde malların yüklenmesi ve gerek ithalat işlemlerinde gelen malların teslim alınmasında en önemli rolü oynayan limanlar, bu işlemlerden doğan tahsilat ve tediye hareketlerinin de sorunsuz ve hızlı gerçekleşmesi için bağlı buldukları şehirleri birer finans ve ticaret merkezi haline getirmiştir.

Taşımacılık- Ulaştırma faaliyetleri, yeni bir çağın başlangıcına temel oluşturabilecek önemli dinamiklerden biridir. Şöyle ki, yaşadığımız çağ, “Bilgi Çağı” olarak adlandırılmaktadır. Bilgi Çağı' nın temelinde “Endüstri Toplumu” vardır. Bu bağlamda Endüstri Toplumu' nun doğmasına neden olan dinamikler arasında ulaştırma alanında yaşanan yenilikler de sayılmaktadır. Diğer etkenler ise, demografik değişim, tarım devrimi, ticaret devrimi, sermaye birikimi endüstriyel teknolojideki gelişmeler ve mali piyasalardaki gelişmeler olarak sayılabilir (Torun: 2001). Uluslar arası ticaret her şeyden çok maliyet odaklıdır. Akademik çevrelerde yüksek maliyetin ihracatı cezalandırdığı söylemi alışıldık bir ifadedir. Taşımacılık da dış ticaret işlemlerinde önemli bir parametre olduğu için ulaştırma hizmetlerinin etkinliğinin firmaların yabancı pazarlarda rekabet etme yeteneklerini büyük ölçüde etkilediği söylenebilir. Artan taşıma maliyetleri ihracatçı firmaları çalışanlarına daha düşük ücret ödemek, sermaye/ kazanç oranında daha düşük sonuçlara katlanmak, ya da verimliliği artırıcı önlemler almak durumunda bırakabilir.

Ulaşım maliyetlerinin hizmetlerdeki ticaret üzerinde de önemli etkisi olabilir. Turistler, özellikle birbirine yakın ikâme hedeflerinin olduğu durumlarda yolculuk masraflarına karşı duyarlıdır. Yer bakımından tahminler önemli ölçüde değişirse de seyahat maliyetlerinin iki katı bir artışın turizm talebini sekiz kez azaltabileceği hesaplanmıştır (Candemir, 2007).

2011 yılı itibariyle dünya deniz ticarî taşımacılığının yıllık cirosu 380 milyar USD olarak tahmin edilmektedir. Bu değer, toplam dünya ticaretinin %5' ine eşdeğerdir. Ancak, tüm endüstriyel sektörlerde olduğu gibi deniz taşımacılığı da ekonomik krizlerden etkilenmektedir. Küreselleşme sayesinde dünya ticareti her yıl gelişmektedir. Başta sanayileşmiş ülkeler olmak üzere denizyolu ile taşıma talebi de canlılığını korumaktadır. Böylece, denizyolu taşımacılığı, farklı büyüklükteki ve türdeki gemilerle

mal taşımacılığında ve uluslar arası ticaretin gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Denizyolu taşımacılığı ürünlerin ve doğal materyallerin kıyı bölgelerine ulaştırılmasında en ekonomik yöntemdir. (Korkmaz, 2012: 98)

Deniz, avlanmadan turizme, taşımacılıktan bilimsel araştırmalara, pek çok alanda Türkiye için de çok büyük bir ekonomik faktördür. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı resmî internet sitesi verilerine göre, (02. 10. 2012) Türkiye' nin deniz potansiyeli şu şekildedir. Anadolu kıyısı 6480 km, Trakya kıyısı 786 km ve Adalar kıyısı 106 km olmak üzere Türkiye'nin toplam 8333 km denize kıyısı bulunmaktadır. Bu kıyı uzunluğu enlemesine Akdeniz' in 2,5 katına tekabül etmektedir. Başka bir açıdan bakıldığında, Türkiye' deki illerin % 34,5 inin denize kıyısı bulunmakta olup bu illerde yaşayan nüfus, toplam nüfusun % 54,9'unu oluşturmaktadır. Bu verilere bakılarak Türkiye'nin önemli bir bölümünün denizyolu için uygun fiziki konuma sahip olduğu söylenebilir (<http://www.dzkk.tsk.tr>).

Veriler ışığında kaynaklarını kendi kalkınması için verimli bir şekilde kullanan böyle bir ülke için deniz ve denizyolu taşımacılığı önemli bir gelir kalemi olarak kaydedilmelidir. Ancak, Türkiye için bunu söylemek oldukça iddialı bir ifade olur. Türk dış ticaretinin büyük çoğunluğu yabancı bayraklı gemilerle taşınmaktadır. Çünkü Türk filoları küçük tonajlı ve yaşlı gemilerden oluşmaktadır. Bu durum da taşıma maliyetlerini artırmaktadır. Nihai sonuç ise, dış ticaretin taşınmasında yabancı bayraklı gemilere yönelimin artışı olmaktadır. Çizelge 1.9 bu ifadeleri destekleyici niteliktedir.

Çizelge 1. 9: Bayrak Ayrımına Göre Türkiye’de Deniz Dış Ticaret Taşımacılığı (ton)

Yıl	İhracat			İthalat		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
2003	12.816.745	33.237.787	46.054.532	30.864.220	72.566.760	103.430.980
2004	12.665.413	42.453.148	55.118.561	29.240.530	91.802.850	121.043.378
2005	11.297.612	43.196.613	54.494.225	31.577.200	94.591.910	126.169.107
2006	9.821.582	53.490.396	63.311.988	32.794.141	106.602.200	139.406.341
2007	9.804.237	58.856.033	68.660.270	27.187.900	126.211.500	153.399.340
2008	10.654.742	62.590.435	73.245.180	21.151.230	130.402.500	151.553.730
2009	9.578.520	64.191.743	73.770.263	20.387.050	119.475.100	139.862.050
2010	11.614.918	72.318.470	83.933.388	28.872.219	133.716.509	162.588.728
2011	12.273.915	69.502.777	81.776.692	30.120.033	143.426.365	173.546.398
2012	12.235.897	79.071.589	91.307.486	26.476.350	165.998.578	192.474.928

**Kaynak:** Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, deniz ticareti istatistikleri. <http://denizcilik.gov.tr/dm/yayinlar/istatistik.pdf> (Erişim 3 Ekim 2013)

Türkiye, 8333 km kıyı şeridiyle Avrupa’nın güneydoğusuna, (sınır olarak ve dağılmadan önceki haliyle) Sovyetler Birliği’nin güneyine, Ortadoğu’nun kuzeybatısına, Akdeniz’ in kuzeydoğusuna komşu olup, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan boğazlara sahip bir yerleşkede konumlanmıştır. Türkiye’nin dış ticaretinin taşınmasında yoğunluk deniz taşımacılığındadır. Türk gemileri, Türkiye’nin önemli bir sanayi kolunu oluşturmakta ve ekonomiyi doğrudan etkilemektedir. Türk gemi sahipleri daha çok yabancı bayrak altında faaliyet göstermeyi, düşük vergi oranları ve düşük mürettebat maliyeti için tercih etmektedirler (Yercan, 1998: 259).

## **1.4. TÜRKİYE’DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA DÜZENLEME YETKİSİ OLAN KURULUŞLAR VE MEVZUAT KAYNAKLARI**

Denizcilik sektörü yapısı itibarıyla yurtdışı ile sürekli etkileşim halindedir. Malların alışverişinde ithalatçı ve ihracatçının sorumluluklarının başladığı ve bittiği yerler- incoterms (international contract terms) yani teslim şekilleri, dış ticarete kullanılan belgeler (özellikle gemi ile taşınacaksa navlun, konşimento senetleri), rizikolar karşılığında düzenlenecek poliçeler, gemi taşımacılığında uluslar arası sularda uyulması gerekenler, gemi alımlarında uluslar arası piyasaların işleyiş mekânizması ve benzeri pek çok açıdan uyulması gereken düzenlemeler ulusal olduğu kadar uluslar arası boyuttadır. Bazen yaşanan ihtilafları çözmeye kanunlar yeterli olmasa bu durumda bile uluslararası teamüllere göre karar verilir. Bu yüzden denizcilik sektörü ile ilgili genel mevzuat kaynaklarını incelemek denizciliğin geneli hakkında bilgilenmek adına önemlidir (Kaya, 2011: 28).

### **1.4.1. Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı**

Üç tarafı denizlerle çevrili ve üstelik bir de dünyada benzerine az rastlanır özellikte olan Marmara Denizi ile büyük potansiyel arz eden ülkemizde denizcilikle ilgili düzenleme yapma yetkisi uzun yıllar boyunca müsteşarlık düzeyinde temsil edilmiştir. Cumhuriyet’ in kurulduğu ilk yıllarda Atatürk’ ün de teşvik edici yaklaşımları ile denizcilik sektörünün gelişmesi için ciddi adımlar atılmıştır. Bu zaman zarfında bir denizcilik bankası da kurulmuştur ve bu banka uzun yıllar işlevini sürdürmüştür. Ancak, özellikle 1950’li yılları müteakiben karayolu üzerine yoğunlaşan Türkiye, deniz, hava ve kara taşımacılığının en avantajlı modu olan demiryollarına yeterince yatırım yapmamış fakat karayoluna büyük önem atfetmiştir. Bu yüzden denizcilik sektörüne gereken önem verilmemiş, işleyişi müsteşarlık düzeyinde mümkün olmuştur. Ancak, ekonominin küreselleşmesi, dış ticaretin her zamankinden daha büyük önem arz etmesi sonuçta denizcilik sektörünün itibarını iade etmiş ve 2011 yılında Denizcilik Müsteşarlığı kaldırılarak sektör bakanlık düzeyinde temsil edilir olmuştur. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ nın kurulması 6 Nisan 2011 tarihli ve 6223 sayılı

kanunun verdiği yetkiye dayanılarak Bakanlar Kurulunca 26 Eylül 2011 tarihinde kararlaştırılmıştır. Aslında daha önceden mevcut Ulaştırma Bakanlığı' nın ismi bu şekilde değiştirilmiştir demek daha doğrudur. Bakanlık; denizcilikle ilgili düzenlemeleri teşkilat yapısı içindeki ilgili genel müdürlük birimleri sayesinde yapmaktadır. Bu genel müdürlük birimleri 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' nın Teşkilât ve Görevleri Hakkındaki Kanun Hükmündeki Kararname' nin Bakanlığın Hizmet Birimleri'ni açıklayan Üçüncü Bölüm 6. maddesinde aşağıdaki isimlerle anılmıştır.

- Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü,
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü,
- Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü,
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığı.  
(<http://www.ubak.gov.tr>).

Türkiye'de denizcilik alanında en yetkili birim Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'dır. Üst düzeydeki denizcilik faaliyetlerinde müsteşarlık yetkisi yetersiz kalırken sektörün bakanlık düzeyinde yetkilendirilmesi pek çok yatırımı ve açılımı da mümkün hale getirmiştir. Henüz kuruluşunun ikinci yılını yaşayan bakanlığın faaliyetlerinin müteakip yıllarda Türk denizciliğine olumlu katkı sağlaması beklenmektedir.

Türk Denizciliği'nin bakanlık düzeyinde örgütlenmesi beraberinde olumlu birtakım değişiklikleri getirmiştir. Örneğin, ILO tarafından 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girecek olan MLC 2006 sözleşmesine henüz taraf olmadığımız halde sözleşme hükümleri ile ilgili çalışmalar başlatılmıştır. "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi" olarak adlandırılan bu mutabakata Türkiye henüz taraf değildir ve bu alanda 2003 yılında ILO'nun kara listesinde adı anılmıştır. Bakanlık, bu durumun düzeltilmesi için kuruluşunu müteakip bir dizi çalışma başlatmış, MLC 2006 ile uyumlu program dışı denetim genelgesini yayınlamıştır. Böylece, gemilerde kurumu temsil etme yetkisine sahip ilgililer, program dışı denetimler yaparak sonuçları merkeze bildireceklerdir. Yapılan çalışmalar neticesinde Türkiye "Beyaz Liste" de yerini almıştır. Bakanlığın, listede kalıcı olunması için çalışmaları devam etmektedir. Bu bağlamda 21-23 Mart 2013 tarihleri arasında MLC 2006 baz alınarak denetçi eğitimi yapılmıştır. Ayrıca yine 2013 yılı Mart ayı içinde, Akdeniz ve Karadeniz kıyıları Liman Devletleri "Liman



Devleti Kontrolü” eğitimi düzenlenmiştir. Bakanlığın, “Gemi Kaynaklı Emisyonların Kontrolü AB ile Eşleştirme Projesi” halen devam etmektedir (<http://www.ubak.gov.tr>).

#### **1.4.2. Deniz Ticaret Odası Ve Örgüt Ağı**

Deniz Ticaret Odası, Türk deniz ticarî sektörü için standartların oluşmasında önemli katkıları olan bir önemli bir organizasyondur ve 26 Ağustos 1982 tarihinde kurulmuştur. Yeni kurulan Ticaret Bakanlığı’na bağlı olup merkezi İstanbul’ da olan kuruluş aslında İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgesi Deniz Ticaret Odalarından müteşekkil bir birliktir. Bununla beraber; İzmir, Bodrum, Marmaris, Antalya, İskenderun, Fethiye ve Karadeniz Ereğlisi ve Batı Karadeniz Bölgesi şubesi isimleri ile şubesel bir örgüt ağı da bulunmaktadır. Odanın ayrıca Ankara’ da bir irtibat bürosu ve tüm kıyı il ve ilçelerinde temsilcilikleri bulunmaktadır (<http://www.denizticaretodasi.org>).

Deniz Ticaret Odası’nın en önemli faaliyet alanı, deniz taşımacılığıdır. Bu hususta, Türkiye’ deki taşımacılıkta normların oluşturulmasında yetki birimlerine tavsiyelerde bulunur, deniz taşımacılığı alanında araştırmalar yapar, ülke çıkarlarına uygun olarak deniz taşımacılığının gelişimini yönlendirmeye çalışır. Bununla beraber, ülkemiz limanları hakkında uluslar arası bağlantılara enformasyon desteği sağlar ve kendisi de üyelerine aynı desteği uluslar arası boyutta verir. Bu amaçla uluslar arası kuruluşlara üyedir. Deniz Ticaret Odası bu faaliyetlerle, dış ticarete deniz taşımacılığını kolaylaştırmayı ve geliştirmeyi, kendi üyelerinin hak ve menfaatlerini korumayı amaçlar. Deniz Ticaret Odası’nın üyeleri arasında, gemi sahipleri, gemi acenteleri, komisyoncular, elleçleme ve boşaltma işlemleri yapan kuruluşlar, sigorta şirketleri gibi deniz taşımacılığı alanında faaliyet gösteren kuruluşlar bulunur. Deniz Ticaret Odası sektörün nabzını tutarak her yıl kayıt altına aldığı bilgileri yayın olarak da sektörün ve diğer ilgililerin bilgisine sunmaktadır. Deniz Sektörü Raporu adındaki bu yayında, güncel ve geçmişe dönük ciddi arşiv kayıtları, deniz ticaret istatistikleri bulunmaktadır.

Deniz Ticaret Odası’nın Türk denizciliğine katkısı sadece ticarî denizcilik alanında değildir. Bunun dışında odanın bünyesinden bir kuruluş olan Türk Deniz Eğitim Vakfı, eğitim alanındaki yatırımlarını Piri Reis Üniversitesi’nin kuruluşu ile taçlandırmış, bu üniversitenin kurulmasına maddi ve manevi önemli katkıda

bulunmuştur. Böylece, 7 Ocak 1993 tarihinde Piri Reis Üniversitesi eğitim hayatına adım atmıştır (<http://www.pirireis.edu.tr>).

### 1.4.3. Türk Loydu Vakfı

Türk Loydu; 1962 yılında Türkiye Mimarlar ve Mühendisler Odası Birliği Gemi Mühendisleri Odası tarafından Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği' nin katkıları ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Deniz Ticaret Odası, İstanbul Sanayi Odası, TMMOB Armatörler Birliği ve Gemi İnşa Sanayicileri Birliği gibi kuruluşların katılımıyla kurulmuş bağımsız, tarafsız, güvenilir ve uzman bir ulusal klaslama, belgelendirme ve uygunluk değerlendirme kuruluşudur (<http://www.turkloydu.org>).

Gemi Sınıflama Kuruluşları, gemilerle ilgili olarak sınıflama ve belgeleme faaliyetlerini icra eder. Sınıflama faaliyetleri, gemilerin fiziki durum ve güvenlik bakımından, bu kuruluşlar tarafından düzenlenen kural kitaplarına uygun olup olmadığının tespit edilmesi amacıyla yöneliktir. Belgeleme faaliyetleri ise, uluslar arası sözleşmeler veya ulusal hukuk düzenlemeleri kapsamında yapılması gereken faaliyetleri kapsar (Koyuncu, 2008: 3).

Gemilerin tasnif edilmesi özellikle deniz sigortaları yapanlar tarafından dikkate alınır. Çünkü, bu işle iştigal eden kişilerin sigorta kapsamına alacakları gemiyle ilgili ayrıntılı bilgiyle ulaşmaları gerekir. Gemi Sınıflandırması işlemlerinin tarihçesi 17. yy'a kadar gitmektedir. O zamanlar gemiler hakkında ayrıntılı bilgilerin kayıt altına alındığı dökümanlar bulunmamaktaydı. Bu konudaki bilgi kişilerden, gemi adamlarından elde edilmekteydi. Gemi adamlarının sıkça buldukları, sürekli uğradıkları yerler mevcuttu. Bu yerlerden biri de, hemen her ülkede sınıflama ve belgeleme kuruluşlarının ortak adını aldıkları Edward Lloyd' un kahvesiydi. Edward Lloyd, gemiler hakkında edindiği bilgileri zamanla kayıt altına almış ve gemi sınıflandırması'nın ilk örneklerini vermiştir (Karaarslan, 2000: 285).

Küresel ekonomik yapının en çok önem verdiği hususlardan biri, mal, hizmet ve emeğin serbest dolaşımı için bu faktörlerin belirli standartlara sahip olmasıdır. Bu amaçla kurulmuş olan bir örgüt olarak ISO' nun (International Organization for Standardization ) amacı kendi üyeleri arasında ortak politikalarını benimsemiş örgütler kurmak ve böylece ulusal pazarlarda da tüm ürünlerin ortak tanımını yapmak, uluslar arası standartlara uydurmaktır. Tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik alanında da

uluslar arası geçerliliği olan standartlar mevcuttur. Nasıl gıdadan turizme, sağlıktan eğitime her alanda uyulması gereken standartlar ve bunların uygunluğunu denetleyen kuruluşlar mevcut ise denizcilik sektöründe de uluslar arası standartlara uygunluğun denetimini yapan kuruluş olarak da Türk Loydu karşımıza çıkmaktadır. Gemi Sınıflama Kuruluşları başlangıçta deniz sigortaları ile uğraşanların ihtiyaçlarını karşılamak için doğmuştur ancak daha sonra sektörün giderek genişlemesi ve ihtiyaçların çeşitlenmesi bu kuruluşlara yeni fonksiyonlar eklemiştir. Böylelikle, günümüz gemi sınıflandırma firmalarının faaliyetlerinden sadece sigorta şirketleri değil, gemi alımına finansörlük yapan kredi kuruluşları, armatörler, gemi kiralayanlar, mal taşıyanlar ve tersaneler gibi pek çok sektörle ilgili kuruluş da yararlanmaktadır.

Türk Loydu, her tür yüzer aracı sınıflandırır, bunların standart tanımlarını yapar, ayrıca ikinci el yüzer araç alımlarında alacak olan kişi adına sömvey hizmetini gerçekleştirir. Sömvey hizmeti, ikinci el yüzer araç alımlarında araç hakkında yapılan bir tür ekspertiz işlemidir. Satın alınacak aracın istenilen niteliklere uyup uymadığını ya da belirtilen özelliklere sahip olup olmadığını belgeleme işlemi bu isimle anılır. Bayrak devletleri adına yapılacak sömvey işlemlerini de Türk Loydu gerçekleştirir. Bundan başka, gemi personellerinin belgelendirilmesi, yönetim sistem standartları çerçevesinde ISO kalite yönetim sistemlerinin dizaynı ve uygunluğun denetlenmesi de Türk Loydu'nun faaliyetleri arasındadır. Türk Loydu, Türk Denizciliği ile ilgili bilgi birikimi ve tecrübesini ilgili birimlerle paylaşan ve yayınları ile sektöre hizmet eden Türk Akreditasyon Kuruluşu Türkak' tan akredite bir kuruluştur.

#### 1.4.4. Diğer Kuruluşlar:

Yukarıda anılan kurumlardan başka Türkiye' de denizcilik alanında etkin olan başka pek çok kuruluş bulunmaktadır. Doğrudan, ya da dolaylı olarak denizciliğe katkısı olan bu organizasyonları kısaca aşağıdaki gibi tanıtmak mümkündür.

- **Gümrük ve Ticaret Bakanlığı:** Türkiye' deki denizcilikle ilgilenen mesleki birliklerin pek çoğunun ve Deniz Ticaret Odası' nın bağlı bulunduğu en üst yetki birimi Gümrük ve Ticaret Bakanlığı' dır. Ticaret ve Sanayi Odaları, Deniz Ticaret Odaları, Ticaret Borsaları, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Esnaf

ve Sanatkâr Meslek Kuruluşlarına dair hizmetleri ilgili diğer bakanlıklarla işbirliği içinde yürütür. Bakanlık, 2011 yılında mevcut örgüt yapısına kavuşmuştur. Gümrük kontrolüne tabi eşya ve araçların kontrol ve muayenesini yapma sorumluluğu da bakanlığa aittir (<http://www.gumrukticaret.gov.tr>).

- **Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü:** Bu örgüt Sağlık Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyet göstermektedir. Hangi nakil vasıtası ile olursa olsun yurtdışına çıkılması durumunda gidilecek coğrafya ile ilgili salgın hastalıklar, genel sağlık sorunları hakkında bilgi desteği vermek ve gemi adamları için sağlık işlemlerini kayıt altına almak bu birimin sorumlulukları arasındadır (<http://www.hssgm.gov.tr>).
- **Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.:** Geçmiş Osmanlı İmparatorluğu'na kadar giden Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) 1990 lı yıllara kadar kamusal sermayeli bir örgüt olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. Türk ve yabancı karasularında nakliyat, şehir hatları, liman işletmeciliği, gemi kurtarma ve tersanecilik hizmetleri veren TDİ 1990' lı yıllardan itibaren özelleştirme kapsamında değerlendirilen kuruluşlar arasında yerini almış ve Marmaris, Alanya, Çeşme ve Kuşadası gibi önemli limanları özel sermayeye devretmiştir. İstanbul şehir hatları ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir. Böylece İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO), İstanbul'daki deniz yolcu taşımacılığında en önemli marka haline gelmiştir. (<http://www.ido.com.tr>). TDİ, kuruluşundan bu yana çeşitli isimler almıştır. Ancak, günümüzdeki fonksiyonlarını kurumsal düzeyde ilk defa 1910 yılında Osmanlı Seyr-i Sefain adıyla üstlenmiştir. Daha sonra Cumhuriyet' in ilânı ile beraber 1925 yılında bu isim de değişmiş ve Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adını almıştır. TDİ Türk denizciliği için çok önemli bir kuruluştur. 1937 yılında kurulup 1939 yılında faaliyetlerine son verilen denizcilik alanındaki ilk banka örneği olan Denizbank da TDİ'nin iştiraklerinden biridir (<http://www.tdi.com.tr>).
- **Türkiye Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV):** Türk Denizciliği için en önemli sivil toplum kuruluşlarından biri de TÜDAV' dir. 1997 yılında kurulan vakfın temel amacı, denizlerimizde sürdürülebilir bir koruma politikası oluşturmak ve su altı zenginliğimizi korumaktır. Denizlerin kirlenmesi ile beraber biyolojik dengenin bozulması, denizlerde yaşayan türlerin çeşitli

nedenlerle nesillerinin tükenme tehlikesi ile karşı karşıya olması bu vakfın kurulmasının altında yatan temel nedendir. Vakıf, başta Türk Boğazları'nda kirlenme, denizel biyolojik çeşitlilik, sürdürülebilir balıkçılık, deniz koruma alanları ve deniz hukuku gibi güncel birçok sorunla ilgili çalıştaylar ve kurslar düzenlemekte ve politika üretmektedir (<http://www.tudav.org.tr>).

## **1.5. DENİZCİLİKLE İLGİLİ ULUSLAR ARASI KURULUŞLAR VE MEVZUAT**

Denizler hangi amaçla kullanılırsa kullanılsın uyulmak zorunda olunan birtakım kurallar, standartlar ve teamüller vardır. Zaman zaman karasuları hududu, zaman zaman çevre ile ilgili problemler ülkeler arasında sorunlara neden olmaktadır. Herhangi bir ülkeye ait petrol yüklü bir tankerden sızabilecek akaryakıt, pek çok ülkenin kıyılarını tehdit edebilir, çevresel sorunlara neden olabilir. Dolayısıyla, ülkeler, denizlerin kullanımını ile ilgili birtakım kurallara, sözleşmelere uymak zorundadırlar.

### **1.5.1. Uluslar Arası Denizcilik Örgütü IMO (International Maritime Organisation)**

Uluslar arası Denizcilik Örgütü' nün kuruluşuna ilişkin sözleşme 1948 yılında Birleşmiş Milletler' in Cenevre'de düzenlediği bir konferansta imzalanmıştır. Denizcilik sektörünün uluslar arası niteliğinden dolayı ortaya çıkan pek çok ihtiyaca cevap vermek üzere hazırlanan bu sözleşme ile denizciliği çağın değişen koşullarına göre dizayn etmek ve geliştirmek mümkün olmuştur. 164 üye ülkesi ve 3 ortak üyesi vardır (<http://www.imo.org>). IMO'nun kuruluşuna kadar, özellikle 19. yüzyılın başlarında gemi taşımacılığının giderek daha küresel bir boyut kazanması sonucu ortaya çıkan uyulması gerekli kurallar silsilesi, ülkeler arasındaki ikili antlaşmalarla düzenlenmeye çalışılmıştır. Ancak, ülkelerin farklı ekonomik modellere sahip oluşu ve hukuksal düzenlemelerindeki farklılıklar yine de pek çok sorunun çözümünde yetersiz kalmıştır. Sonunda 1948 yılında Birleşmiş Milletler tarafından düzenlenen bir konferansta denizcilikle ilgili uyulması gerekli kurallar IMO sözleşmesinin imzalanması ile mevcut standart yapısına kavuşmuştur (<http://www.imo.org>)

IMO ilk kurulduğunda Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation- IMCO) adını taşımakta idi.

Daha sonra 1982 yılında ismi mevcut haliyle değiştirilmiştir. Örgütün amaçları; gemicilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak uluslar arası ticaretle uğraşan ülkelerin mevzuat ve uygulamaları açısından hükümetler arası işbirliğini sağlamak ve özellikle deniz kirliliğini azaltmak üzere düzenlemeler yapmaktır (Karan ve Karan, 2003: 23). IMO'nun faaliyet alanları aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Uluslar arası denizlerde seyir güvenliği yönünden gerekli teknik önlemlerin alınması buna ilişkin uluslar arası normların düzenlenmesini teşvik etmek,
- Deniz işletmeciliğinin verimli olmasını sağlamak üzere en etkili kuralların kabulünü teşvik etmek,
- Denizlerin gemiler tarafından kirlenmesinin önlenmesine yönelik olarak ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamak (Ayan ve Baykal, 2010: 275-297).

IMO denizcilikle ilgili uluslar arası düzeyde örgütlenmiş ilk organizasyondur. Getirmiş olduğu standartlar denizlerin korunmasına ve deniz taşımacılığı yapan üye ülkelerin denizcilik organizasyonlarının eklenmesine yöneliktir. Bu amaçla düzenlemeler yapan IMO'nun temel sözleşme ve yönergeleri aşağıdaki gibidir.

- Uluslar arası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (Safety of life at sea- SOLAS)
- Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Sözleşmesi (Standarts of Training, Certification and Watchkeeping Convention- STCW)
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Yönelik Sözleşme (Marine Pollution- MARPOL) (Karan, 2005: 26).

### **1.5.2. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü, (OECD) (International Organization of Economical Co- Operations)**

OECD 14 Aralık 1960 yılında imzalanan Paris Sözleşmesi'ne dayanılarak kurulmuş, savaş sonrası Avrupa'nın yeniden yapılandırılması amacıyla tarafları bir araya getiren bir kuruluştur. Faaliyetlerine 1961 yılında başlamıştır. OECD aslında 1948 yılında kurulan Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün (OEEC) devamı niteliğinde bir kuruluştur. (<http://www.oecd.org>). OECD örgütünün esas amacı, Marshall Plânı çerçevesinde savaş yıkıntıları içindeki Avrupa'nın yeniden yapılandırılmasıdır. Günümüzde OECD'ye tam üye 33 ülke vardır ve Türkiye'de bunlardan biridir.

Anlaşıldığı gibi OECD'nin temel amacı, sanayileşmiş batılı ülkeler arasında işbirliğini geliştirmek ve güçlendirmektir. Bu ülkeler üretici ve mal ihraç eden konumda oldukları için ürettikleri malların taşınması da OECD'nin politika belirlemesi gereken hususlardan biri haline gelmektedir. OECD, üyeleri arasında başta denizyolu ile taşımacılık olmak üzere tüm taşımacılık modlarında haksız rekabeti önleyici düzenlemeler yapmaktadır. Aynı zamanda gemi inşa ve turizm konularıyla da yakından ilgilenen OECD, bu hususların üye ülkelerin millî gelirine yaptıkları doğrudan olumlu katkılar sebebiyle rekabeti kısıtlayan hususların ortadan kaldırılması için de çalışmalar yürütmektedir (<http://www.oecd.org>)

### **1.5.3. Uluslararası Çalışma Örgütü- ILO (International Labour Organisation)**

Uluslar arası Çalışma Örgütü de denizcilik alanında düzenleme yapma yetkisi olan uluslar arası kuruluşlardan biridir. Denizcilik, liman işletmeciliği, denizyolu ile taşımacılık oldukça geniş bir istihdam potansiyeline sahip olduğu için bu sektörde çalışanların hakları da uluslar arası normlarla güvence altına alınmaktadır. Ayrıca, bu sektörün çalışanları, sektörün kendine has özellikleri ile farklı çalışma koşullarına sahip olduğu için konu hakkında düzenleme yapma ve tavsiyelerde bulunma konusunda en yetkin kuruluş ILO'dur. ILO'nun gemi adamlarının uluslar arası sularda tanınmasını sağlayan kimlik kartları ile ilgili sözleşmesi 1948 yılına aittir. Böylece, gemi adamı statüsünün taşıdığı anlam uluslar arası boyutta kabul görmüştür. (<http://www.ilo.org>)

### **1.5.4. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)**

Birleşmiş Milletler organizasyonunda desteklenen pek çok sektör bulunmaktadır. Ticaret, ekonomik işbirliği ve kalkınma konularında BM'ce örgütlenmiş temel kuruluş ise UNCTAD'dır. Temel amacı ülkelerin ekonomik modellerinin entegrasyonu ve bu eşgüdümlü yapı içinde kalkınmış ve kalkınmakta olan ülkeler arasında işbirliğidir (<http://www.unctad.org>).

UNCTAD taşımacılık sektörünün kalkınma için önemine işaret ederek özellikle deniz taşımacılığı konusunda ayrı bir çalışma grubu vardır. (Working Group on International Shipping Legislation) Uluslar arası Gemicilik Mevzuatı Çalışma Grubu

adındaki bu örgüt Birleşmiş Milletler Gemilerin Tescili Şartları Sözleşmesini hazırlamıştır. Bu sözleşme, bayrak devletinin gemi üzerindeki denetimlerini artırabilmesini ve gemi ile bayrağını taşıdığı ülke arasındaki bağı güçlendirmeyi amaçlamaktadır (<http://www.uncitral.org>).

#### **1.5.5. Uluslararası Deniz Ticaret Odası ICS (International Chamber of Shipping)**

Uluslararası Deniz Ticaret Odası; Üretilen mal ve hizmet akımının transferinde en etkili yöntem olarak ortaya çıkan deniz taşımacılığı küresel özellikleri nedeniyle tüm dünya milletlerini ilgilendiren bir konudur. Denize kıyısı olsun ya da olmasın ihracat ve ithalat üzerinde ciddi bir maliyet farkı yaratan deniz taşımacılığının bu özelliği onun tüm dünyanın ilgilendiği bir mesele haline gelmesini sağlamıştır. Bu özellik uluslar arası bir denizcilik örgütü olan Uluslar arası Deniz Ticaret Odası'nın kurulmasına neden olmuştur.

ICS'in temel amacı uluslararası platformlarda üyesi olan armatörlerin hak ve menfaatlerini korumaktır. Ekonomi ticaret alanında tüm resmî uluslararası organizasyonlarla işbirliği içinde çalışan ICS'in üyeleri, bünyesinde Deniz Ticaret Odası olan tüm uluslardır. Türkiye'de bu örgüte bağlı bir üye devlettir (<http://www.denizticaretodasi.org>).

Uluslar arası Deniz Ticaret Odası 1921 yılında kurulmuştur. Örgüte üye olabilmek için armatör kuruluşun kendi ülkesinde deniz ticaret odasına bağlı olması gerekir. ICS, uluslar arası deniz nakliyesi ile ilgili olabilecek tüm teknik, ekonomik ve politik konularla ilgilidir. Ayrıca IMO, OECD ve WTO ile de sürekli olarak işbirliği halindedir (<http://www.ics-shipping.org>).

#### **1.5.6. BIMCO (BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL)**

Baltık Uluslararası Denizcilik Komitesi kendi alanında en büyük denizcilik örgütüdür. Kuruluş uluslar arası ve ulusal platformlarda üyelerinin hak ve menfaatlerini koruma amacını gütmektedir. Üye sayısının çokluğu, üyeleri arasında denizcilikle alakalı ancak armatör olmayan firmaların da bulunmasındandır. Deniz taşımacılığı alanındaki tüm uygulama ve yasal düzenlemeleri matbu hale getirerek kurallara işlevsellik katan kuruluş kaliteli bilgi ve danışmanlık hizmetleri ile deniz taşımacılığına katkı sağlamaktadır.



1905 yılında kurulan Bimco'nun üyeleri arasında armatörlerden başka brokerlar, acenteler, gemi işletmecileri, klas kuruluşları, bankalar ve sigorta şirketleri bulunmaktadır. Günümüz rakamları ile 3000 civarında üyesi bulunan örgütün misyonu, sektördeki yasal düzenlemeleri geliştirmek ve vereceği eğitimlerle üyelerinin işlerini kolaylaştıracak şekilde sektöre katkı sağlamaktır. 120'den fazla üye ülkesi olan örgüt, üye hacmi açısından sektörün %65'ine hitap etmektedir. Bimco, üyelerinin taşımacılıkla ilgili ödemelerinde aksama, istismar ya da benzeri durumlar oluşmasında da yardımcı olan bir kuruluştur. Navlun ödemeleri, konşimento senet bedelleri vb doğmuş ancak tahsil edilememiş alacak haklarının tahsili için üyelerine hizmet veren örgüt, acil ödeme gerektiren durumlarda da üyesi adına ödemeyi yapar ve finansal destek sağlar. Bunun için gerekli fon kaynağı, üyelerinden almış olduğu üyelik bedeli harcıdır. (<http://www.bimco.org>). Türkiye de Bimco'ya üye bir ülkedir.

#### **1.5.7. CMI (Committee Maritime International)**

Uluslararası Denizcilik Komitesi, Deniz Ticaret Hukuku ile ilgilenmek amacıyla kurulmuş bir örgüttür. Uluslar arası deniz taşımacılığında kullanılan matbu formların kullanımı, bunların standartlaştırılması, gelişen bilgi teknolojisi ile yeniden düzenlenmeleri için çalışmalar yürütür. Deniz Ticaret Hukukunda standart metinleri oluşturmak, eksiklikleri tespit ederek gidermek ve yasal düzenlemeleri çağın gerektirdiği şekilde revize etmek amaçları arasındadır. Komite, yasal düzenlemelerden başka özellikle gelişmekte olan ülkelerde eğitim faaliyetleri ile de ilgilenir. Bu amaçla denizcilik sektöründeki bölgesel firmalarla da işbirliği yapmaktadır. Örneğin, ESCAP-Asya Pasifik Ekonomik ve Sosyal Konseyi ile eğitim işbirliği yapmış, konferans ve seminerler düzenlemiştir (<http://www.comitemaritime.org>).

### **1.6. DENİZCİLİKLE İLGİLİ YASAL DÜZENLEMELER**

Yük ve yolcu gemilerinin işletilmesi, limanlar ve yönetimi, taşımacılıkla ilgili tarafların sorumlulukları, tersaneler ve işletilmesi, tersane işçilerinin sosyal güvenceleri, gemi adamları ile ilgili sorumluluklar ve benzeri açılardan denizciliğin uluslar arası standartlarda fonksiyonlarını sürdürebilmesi için pek çok yasal düzenleme mevcuttur. 8333 km lik kıyı şeridiyle ve kendi kabotaj hakkını kullanabilen bir ülke olarak

Türkiye’de denizcilikle ilgili uyulması gereken kuralları içeren pek çok yasal düzenleme mevcuttur.

### 1.6.1. Denizcilikle İlgili Resmî Mevzuat

Ulusal karasularımız içerisinde gerçekleşen denizcilikle ilgili faaliyetleri düzenleyen yasaları aşağıda belirtilmiştir.

- **Karasuları Kanunu:** 2674 sayılı Karasuları Kanunu 20 Mayıs 1982 tarihinde kabul edilmiş ve 29 Mayıs 1982 tarih 17708 sayılı Resmî Gazete ile yayımlanmıştır. Türk karasularının Türkiye Cumhuriyeti’ne ait olduğunu ve uluslar arası düzenlemelere ve hakkaniyete aykırı olmamak üzere 6 deniz mili sınır ile ilgili düzenleme yapma yetkisini Bakanlar Kurulu’na veren sekiz maddelik bir kanundur.
- **Kabotaj Kanunu:** Kabotaj, Fransızca kökenli bir sözcük olup, bir devletin kendi karasularında gerçekleşecek taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olarak kendi vatandaşlarına sağladığı birtakım imtiyazları ifade eder. Bu yasaya göre, akarsu ve göllerde, iç denizlerde ve boğazlarda, karasularının tamamında deniz taşıtları bulundurma, bunlarla mal ve yolcu taşıma faaliyetlerinde bulunma hakkı Türk vatandaşlarına aittir. Bununla beraber anılan sınırlar içinde dalgıçlık faaliyetleri, kaptanlık, klavuzluk ve tayfalık gibi mesleklerin icrası da, yalnızca Türk vatandaşlarına tanınmış bir imkândır. Kabotaj Kanunu, karasuları sınırında gerçekleşecek bu faaliyetlerin millî ekonomiye katkıları dikkate alınarak yapılmış bir yasal düzenlemedir.

Osmanlı döneminde kapütilyasyonların bir sonucu olarak Kabotaj Hakkı yabancılara verilmişti. Osmanlı, kendi karasuları içinde kendi gemileri ile ticaret ve taşımacılık yapamaz hale gelmişti. Daha sonra Cumhuriyet’in ilânı ile bu ayrıcalık, diğer tüm uluslarda olduğu gibi Türk vatandaşlarına tanındı ve 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe girdi. Bu tarih aynı zamanda Türk Denizcilik Bayramı olarak kutlanmaktadır (Coşkun, 2003:74).

Kanunun asıl adı “Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkındaki Kanun”

dur. 19 Nisan 1926 tarihinde kabul edilen yasa 29 Nisan 1926 tarih ve 359 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Yürürlüğe giriş tarihi ise, 1 Temmuz 1926’dır.

- **Ticaret ve Sanayi Odaları, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Hakkındaki Kanun:** Bu kanunla yalnızca Deniz Ticaret Odası’ nın kuruluş ve işleyiş koşulları hükme bağlanmamış bununla beraber diğer Ticaret ve Sanayi Odaları ile Ticaret Borsaları Birliği hakkında da düzenlemeler yapılmıştır. Kanun numarası 5590 ve kabul tarihi 8 Mart 1950’dir. 15 Mart 1950 tarihli 7457 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.
- **Kıyı Kanunu:** 3621 sayılı Kıyı Kanunu 4 Nisan 1990 tarihinde kabul edilmiş ve 17 Nisan 1990 tarih 20495 sayılı Resmî Gazete ile yürürlüğe girmiştir. Bu kanun, ülke sınırları içinde kalan tüm su kaynakları ile karasuları sınırlarına dahil tüm kıyı şeridinin doğal güzelliklerinin korunmasını amaçlar ve kamunun kullanım sınırlarını belirlemektedir.
- **Limanlar Kanunu:** 618 sayılı Limanlar Kanunu Türkiye’de denizcilik faaliyetleri ile ilgili yasal düzenlemelerin en eski olanlarından biridir. 14 Nisan 1925 yılında karara bağlanan Limanlar Kanunu 20 Nisan 1925 tarihinde yayımlanan 95 sayılı Resmî Gazete ile yürürlüğe girmiştir. Limanların idaresi, derinliği, genişliği, temizlenmesi, gemilerin sorunsuz bir şekilde yanaşabilmeleri ve yükleme- boşaltma işlemlerini kolaylıkla yapabilmeleri için hükümetlerin sorumlu olduğunu beyan eden bu kanuna Türkiye Cumhuriyeti karasularında seyir eden tüm deniz taşıtları tabidir.
- **Türk Uluslararası Gemi Sicili Hakkındaki Kanun:** 4490 sayılı bu kanun Türk Uluslar arası Gemi Siciline tescil edilen gemiler ile ticarî amaçlı yatların temin ve işletilmesi hakkında düzenlemeler getirmektedir.
- **Deniz İş Kanunu:** 20 Nisan 1967 tarihinde kabul edilip 29 Nisan 1967 tarih 12586 sayılı Resmî gazete ile yürürlüğe giren 854 sayılı bu kanun tüm Türk sularında Türk Bayrağı’nı taşıyan ve 100 ve daha yukarı gross tonajlık gemilerde bir hizmet sözleşmesi ile çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri ile ilgili konularda düzenlemeler getirmektedir.
- **Boğaziçi Kanunu:** 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu 18 Kasım 1983 tarihinde kabul edilmiş ve 22 Kasım 1983 tarih ve 18229 sayılı Resmî Gazete ile yürürlüğe girmiştir. Bilindiği gibi İstanbul’da Boğaziçi bölgesi büyük bir tarihi ve kültürel

mirasa ev sahipliği yapmaktadır. Bu mirası korumak ve bu bölgede imar durumunu düzenlemek için çıkarılan kanun sayesinde bir miras olarak ülkemize intikal eden denizcilik mirasını da korumak mümkün olabilmiştir.

- **Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi Hakkındaki Kanun:** Bu kanun isminden de anlaşılabilceği gibi Türk Deniz Ticaret Filosu'nun geliştirilmesi hakkında düzenlemeler içerir. Aynı zamanda gemi inşa tesislerinin teşviki hakkında da hükümler içeren bu kanun 21 Ocak 1982 tarihinde yürürlüğe girmiştir ve numarası 2581'dir.
- **Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun:** 4922 Sayılı bu kanun 14 Haziran 1946 tarihinde 6333 sayılı Resmî Gazete ile yürürlüğe girmiştir. Denizlerimizde can ve mal güvenliğini sağlayıcı düzenlemeler içeren oldukça kapsamlı bir kanundur.
- **Denizde Zapt ve Müsadere Hakkındaki Kanun:** 18 Temmuz 1940 tarih ve 4564 sayılı Resmî gazete ile yürürlüğe giren 3894 sayılı bu kanun savaş gemileri hariç deniz nakil vasıtalarının durdurulması, aranması vb konularda düzenlemeler içerir.
- **Gemi Sağlık Resmî Kanunu:** Türk Limanları arasında seyreden, yabancı ülke limanlarından limanlarımıza gelen ya da tersi, Türk limanlarından yabancı limanlara giden ve boğazlardan transit geçiş yapan tüm gemilerin tabi olduğu bu kanunla tüm gemi personelinin ve gemide mevcut canlıların sağlığa aykırı bir durumlarının olup olmadığı tescil olunur. Tıpkı büyük alışveriş merkezlerinde ya da süpermarketlerde personelin Portör muayenesi adı altında periyodik olarak sağlık durumlarının kontrolü sağlandığı gibi gemi personeli hakkında da benzer işlevsellikte hükümler getiren bir kanundur. Numarası 2548 olup 10 Kasım 1981 tarihinden beri yürürlüktedir. Yasanın yayımlandığı Resmî Gazete'nin numarası 17510 dur.
- **Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun:** Numarası 5312 ve yayımlanma tarihi 11 Mart 2005 dir. 25752 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

- **Su Ürünleri Kanunu:** 1380 kanun numarasını taşıyan bu yasal düzenleme 4 Nisan 1971 tarih ve 13799 sayılı Resmî Gazete ile yürürlüğe girmiştir. Su ürünlerinin korunması, üretimi ve denetimine dair hususları içerir.
- **Liman İnşaatları Hakkındaki Kanun:** Kanun numarası 6237 dir ve 4 Şubat 1954 tarih ve 8625 sayılı Resmî Gazete ile yürürlüğe girmiştir.
- **Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu:** 13 Temmuz 1982 tarihinde 17753 sayılı Resmî Gazete ile yürürlüğe giren bu düzenleme 2692 kanun numarasını taşımaktadır. Bu komutanlık, barış zamanlarında görev ve hizmet yönünden İçişleri Bakanlığı'na bağlı olup aslında Türk Silâhlı Kuvvetleri'nin bir örgütüdür. Kanunu amacı, Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenlik ve denetiminde olan tüm sularda emniyet tedbirleri almak ve asayişini sağlamaktır. Kaçak avcılığın önlenmesinden kaçak yolcu ya da mal taşınmasına kadar geniş bir yelpazede görevi bulunan kuruluş, savaş koşullarında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın emrindedir.

### 1.6.2. IMO Sözleşmeleri

Çok büyük bölümü sularla kaplı olan dünyamızda mevcut su yollarından faydalanılmaya devam edilmesi, aynı zamanda sürdürülebilir çevreci politikaların varlığını zorunlu kılmaktadır. Deniz kirliliğinin önlenmesi, denizlerdeki yaşamın devamı ve korunması, denizlerde gerçekleşen ticaretin uluslar arası normlara göre icra edilmesi gibi pek çok alanda düzenleme zorunludur ve IMO sözleşmeleri bunları belirli standartlara oturtmak için kurulmuş uluslar arası bir organizasyondur.

Denizcilik sektöründe taşımacılığın ayrı bir yeri bulunmaktadır. Sektörde gerçekleşecek tüm faaliyetlerin belirli kurallara bağlanarak düzene sokulması ve denetim altında tutulması kaçınılmaz bir gerekliliktir. Bu kapsamda ülkeler deniz imkanlarını kullanmak ve sürdürülebilir çevreyi muhafaza etmek için uluslar arası denizcilik örgütünün yönlendirmesi ile birçok sözleşmeye taraf olmuşlardır (Ayan ve Baykal, 2010: 275). IMO'nun resmî internet sitesinden elde edilen bilgilere göre önemli sözleşmeler aşağıdaki gibidir.

- OILPOL (International Convention Port The Prevention of Pollution of the Sea by Oil): Denizlerin Petrol İle Kirlenmesini Önlemeye İlişkin Uluslar arası

Sözleşme. 1954 yılında kabul edilen bu sözleşme 26 Temmuz 1958 yılında yürürlüğe girmiştir.

- IMO CONVENTION (Convention on the International Maritime Organization): Uluslar arası Denizcilik Teşkilât Sözleşmesi'nin yürürlüğe giriş tarihi 17 Mart 1958'dir.
- FAL (Convention of Facilitation of International Maritime Traffic): Uluslar arası Deniz Trafiğini Kolaylaştırma Sözleşmesi, 1965 yılında imzalanan bu sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihi 5 Mart 1967'dir.
- LOAD LINES (International Convention on Load Lines): Yükleme Sınırı Uluslar arası Sözleşmesi, 1966 yılında imzalanmış ve 1 Temmuz 1968'de yürürlüğe girmiştir.
- TONNAGE (International Convention on Tonnage Measurements of Ships): 1969 yılında imzalanıp 18 Temmuz 1982 tarihinde yürürlüğe giren bu sözleşme Gemilerin Tonalitolarını Ölçme Uluslar arası Sözleşmesi adını taşımaktadır.
- COLREG (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea): Denizde Çatışmayı Önleme Uluslar arası Kuralları Sözleşmesi, 1972 de imzalanmış olup 1972 yılında yürürlüğe girmiştir.
- SOLAS (International Convention Port The Safety of Life at Sea): Denizlerde Can ve Mal Emniyeti Uluslar arası Sözleşmesi, 1974 yılında imzalanmış olup 1980 yılında yürürlüğe girmiştir.
- MARPOL (International Convention ort he Prevention of Marine Pollution from Ships): 1973 yılında kabul edilen bu sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihi 1983'dür.
- STP 1971- 1973 (Special Trade Passenger Ships Agreement): Özel Sefer Yapan Yolcu Gemileri Anlaşması: 1971 yılında imzalanan bu sözleşmeye ek olarak 1973 yılında bu gemilerin yer gereksinimleri ile ilgili bir protokol daha yapılmıştır ve sözleşmenin ilk yürürlüğe giriş tarihi 1974 yılıdır.
- LLMC (Convention on Limitations of Liability for Maritime Claims): Denizcilik Uyuşmazlıklarında Sorumluluğun Sınırlandırılmasına ilişkin Sözleşme, 1976 yılında yürürlüğe girmiştir.

- CSC (International Convention for Safe Containers): Güvenli Konteyner lara İlişkin Uluslar arası Sözleşme. İmzalanma tarihi 1972 olup 1977 yılında yürürlüğe girmiştir.
- PAL (Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea): Denizyolu İle Yolcu ve Bagajların Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi): 1974 yılında imzalanarak yürürlüğe girmiştir.

### 1.6.3. Diğer Uluslar arası Örgütler

Denizcilikle ilgili örgütlerin çoğu Birleşmiş Milletler bünyesinde teşkilatlandırılmış ve hükümetlerin iştirak ettikleri kuruluşlardır. Bununla beraber hükümetlere bağlı olmayan ancak ticarî grupların iştiraki olarak faaliyette olan dernek ve benzeri kuruluşlar da yukarıda anılmıştır. Bunların dışında sadece kamusal fayda yaratmak ve çevreyi korumak amacıyla kurulmuş ve denizleri de kapsamına alan farklı kuruluşlar da faaliyettedir. Daha çok çevreyi korumak ve sürdürülebilir bir doğal hayatı daim kılmayı amaçlayan bu örgütler aşağıda anılmıştır.

- GREENPEACE: Bu örgüt dünya genelinde doğal yaşamın korunmasını hedeflemekte ve buna göre politikalar üretmektedir. Denizler de artan trafik ve kontrolsüz sektörel büyüme yüzünden hızlı bir şekilde kirlendiği için Greenpeace bu alanda da araştırmalar yapmaktadır. Greenpeace (Yeşil Barış) kâr amacı gütmeyen bir kuruluştur, 1971 yılında faaliyetlerine başlamıştır, üyelerinin çoğu gönüllü kişiler olup en önemli gelir kaynakları üyelerden sağlanan bağışlardır. En çok ilgilendiği alan petrol ve atıkları yüzünden denizlerin kirlenmesidir, bu yüzden denizlerde petrol arama faaliyetlerinde kirliliğe dikkat çekmek amacıyla eylemler yapmaktadır. Son eylemi, kuzey kutbunun ve buradaki doğal hayatın korunması, buralarda yapılan petrol arama çalışmalarının kontrol edilmesi yönündedir (<http://www.greenpeace.org>).

- REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Center for the Mediterranean Sea): Akdeniz Bölgesi Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi ismini taşıyan bu örgüt yönetim ve finans konularında IMO'ya bağlıdır. 11 Aralık 1976 yılında kurulmuştur.

- BSEC (Black Sea Economic Co-Operation Organization): Karadeniz Ekonomik İşbirliği Anlaşması, Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeler arasında imzalanmıştır ve taraf

lkeler arasındaki ticarî işbirliğinin geliştirilmesi amacını güder. Bu bağlamda sözleşmeye taraf ülkelerin deniz taşımacılığı alanında birtakım imtiyazlardan faydalanmasını da öngören düzenlemeler içeren anlaşma bölgede deniz taşımacılığına büyük katkı sağlamaktadır.



## İKİNCİ BÖLÜM

### DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE GEMİ TÜRLERİ

#### 2.1. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ SINIFLANDIRILMASI

3/4 ü su olan dünya coğrafyasında neredeyse tüm yerleşimler öncelikli olarak su kenarlarında olmuştur. Bu yoğunlaşma sonucunda üretilen malların veya taşınacak insanların naklinde de ilk tercih denizyolu taşımacılığı yönündedir. Teknolojinin gelişmesi ile beraber büyük tonajlı yüklerin taşınmasında da en ekonomik yöntem olarak kendini ispatlayan denizyolu taşımacılığı, günümüzün en çok tercih edilen taşımacılık modudur. Deniz Taşımacılığı, havayoluna göre 22, karayoluna göre, 7 ve demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuzdur. 1500 DWT (dead weight ton) hacminin üzerindeki gemilerin uluslar arası taşımalara uygun olabileceği kabul edilmektedir. (Nazlıççek, 2004: 4). Denizyolu taşımacılığı, taşınan mala ve taşımacılık niteliğine göre farklı şekillerde sınıflandırılmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı, gelişim sürecinde endüstriyel bir faaliyet haline gelmiştir. Üretim, işlemecilik, taşımacılık boyutları dikkate alındığında birbirine bağlı pek çok dalı harekete geçiren gemicilik sektörünün özellikleri aşağıdaki gibi sıralanabilir (Tzavaras, 2005: 18).

- Sermaye yoğun, varlığa dayalı, oldukça yüksek manivelalı,
- Navlun fiyatları, nakit akışları ve varlık değerleri oldukça konjonktürel bir piyasaya sahip,
- Endüstri olgunluk aşamasındadır,
- Finansal bilgilerde ve mal sahipliği bilgilerinde şeffaflık eksiktir,
- Varlıklar uluslararası bir harekete sahiptir,
- Çok çeşitli uluslararası yasalara ve düzenlemelere tabidir,
- Tam rekabet piyasasına tabidir,
- Teknolojinin çok hızlı değişmesi nedeniyle, araçlar hızla demode olmaktadır,
- Politik olaylara, tesadüfi şoklara çok duyarlıdır.

### 2.1.1. Yük ve Gemi Türüne Göre Sınıflandırma

Deniz taşımacılığı büyük tonajlı hemen her yükün taşınmasında en etkin yöntemdir. Bununla beraber her gemi ile her yük taşınmaz. Bazı yüklerin transferi için gemilerin özel olarak dizayn edilmiş olması gerekir. Örneğin, akaryakıt nakliyatı ihtisas gerektiren ve ancak bu iş için özel olarak imâl edilmiş gemilerle yapılabilir. Gıda maddelerinin taşınması için de benzer şeyler söylenebilir. Yüklerle beraber insanların taşınması da, sözkonusu turistik amaçlı bir taşımacılıksa her zaman tercih edilmez. Bu durum taşıma işleminde yüke ve gemiye göre uzmanlaşma sonucunu doğurmuştur. Böylece niteliğine göre gemi tiplerini; Ticaret Gemileri, Hizmet Gemileri, Savaş Gemileri ve Sportif Amaçlı Gemiler olarak genel bir sınıflandırmaya tabî tutmak mümkündür.

#### 2.1.1.1. Ticaret Gemileri

Uluslar arasında ticaretin gelişmesi ile beraber alışverişe konu olan malların taşınması önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır ve en uygun maliyetle birim yükü taşıma modülü olarak deniz taşımacılığı optimal seçenek olmuştur. Bu doğrultuda ticarete konu olan her tür malın taşınma faaliyetini gerçekleştiren deniz taşıma araçlarına Ticaret Gemisi adı verilir. Türk Ticaret Kanununda da ticaret gemisinin tanımı yapılmıştır, ilgili kanunun 816/1 no. lu maddesinde “Denizde kazanç elde etmek amacıyla tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi kimin tarafından, kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın Ticaret Gemisi sayılır” hükmü vardır (TTK, md: 816/1).

Ticarete konu olan mallar farklı özelliklerde olduğundan bu özelliklerine uygun nitelikte gemilere ihtiyaç vardır. Donanımları, taşıdığı yükün niteliğine göre farklılık gösteren bu gemiler genel olarak aşağıdaki gibi sınıflandırılabilirler.

- **Konteyner Tipi Gemiler:** Konteyner tipi gemiler uluslar arası taşımacılıkta, karayolu ile entegrasyonu en başarılı olan türlerden biridir. Günümüzde standartları net olarak ölçülendirilmiş konteynerler ile yükleme sonrası karayolu ile en uç noktaya taşıma mümkün hale gelmiştir. Tırların dorseleri, gemilerden indirilen konteynerler ile aynı standartlarda imâl edilmekte olup bu da taşımacılık faaliyetinin en verimli şekilde sonlandırılmasını sağlamaktadır.

Konvansiyonel ticaret gemileri ile taşınan yükler genellikle yükleme, taşıma ve tahliye sırasında bazı hasarlara uğramaları nedeniyle yüklerin “Konteyner” denilen çelik kasalara- kaplara konularak taşınmasına başlanmış ve bu taşıma son yıllarda önemli derecede artış göstermiştir. Bu çelik kapların taşınması için yapılan özel gemilere de “Konteyner Gemileri” denmiştir. Konteyner yükleme ve boşaltılmasının standart ekipmanlar kullanılarak çok hızlı yapılması da büyük bir avantaj olarak kabul edilmektedir (<http://www.dtm.gov.tr>).

Konteyner ile yük taşımacılığı deniz ticaretine yepyeni bir boyut kazandırmıştır. Bu kutular sayesinde taşınan malların zarar görme ihtimali önemli ölçüde düşmüştür. Bununla beraber daha kısa sürede yükleme ve boşaltma mümkündür. Dolayısıyla gemilerin limanda bekleme sürelerinde de düşüşler yaşanmıştır. Bu kalış süreleri de maliyetin önemli bir parçası olduğundan limanda bekleme sürelerinin düşmesi maliyetler üzerinde azaltıcı bir etkiye sahiptir.

Konteynerler, satıcının deposunda ya da terminalinde önceden doldurularak mühürlenmekte, terminaldeki stok sahasına gönderilmekte ve buradan da özel yükleme araçlarıyla gemiye yüklenmektedir. Konteyner ile daha kısa sürede yükleme ve boşaltma yapılabilirdiği için geminin limanda daha az beklemesi sağlanmaktadır. Bu da yine maliyetleri düşürücü sonuçlar doğurur (Kayserilioğlu, 2004: 14).

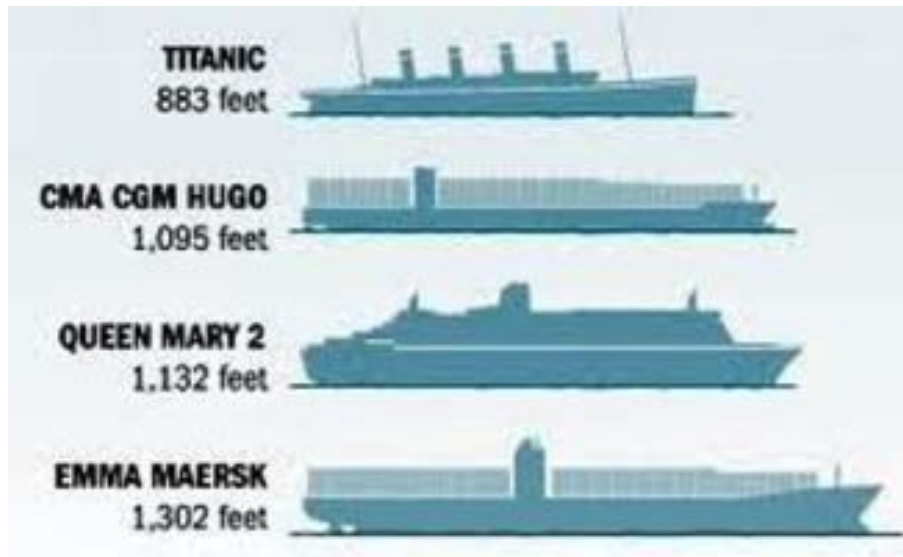
Görüldüğü gibi konteyner ile taşımacılık sunduğu imkânlarla gerçekten oldukça rasyonel bir tercih konumundadır. Konteyner ile taşımacılığın bu olumlu özelliklerini yansıtan en önemli eserlerden biri Arthur Donovan ve Joseph Bonney tarafından kaleme alınan “The Box that changed the world”, “Dünyayı Değiştiren Kutu” isimli eserdir. Konteyner taşımacılığının olumlu özellikleri başlı başına bir kitap konusudur.

Taşımacılık faaliyetlerinin sürdürülebilir çevreci bir anlayışla gelişimini desteklemek ve karayolu taşımacılığının yükünü hafifletmek amacıyla Avrupa Birliği üyesi ülkeler tarafından her yıl çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Taşımacılık ile ilgili çalışma sonuçlarını “Beyaz Kitap” ismiyle yayınlayan birlik, 2010 yılı Beyaz Kitabı “European Transport Policy for 2010: Time to Decide” yayınında konteyner temelli kombine taşımacılığı ulaştırma faaliyetlerinin ana unsuru olarak belirlemiştir (<http://www.ec.europa.eu>).

Konteyner ile denizyolu taşımacılığı, dökme yük gemileri ile taşınamayacak kadar küçük malların taşınmasında yaşanan aksaklıklar üzerine ortaya çıkmıştır. Tüketim

malları üretiminde dünya genelinde yaşanan gelişmeler, bu parça yüklerin taşınması için konteyner taşımacılığını doğurmuştur. Maliyetlerin azalması, işlemlerin hızlı sonuçlanması konteyner taşımacılığının 1960 lı yıllardan itibaren istikrarlı bir şekilde büyümesini sağlamıştır (Demirlioğlu, 2008: 4).

Günümüzde dökme yük dışındaki kuru yük taşımalarının %90'ı konteynerler ile gerçekleşmektedir. 2005 yılı rakamları ile tüm dünyada 18 milyon konteyner yılda 200 milyon sefer yapmaktadır (Rodrigue vd, 2006:102). Konteyner taşımacılığına olan talep hızla artmakta olduğu için sürekli daha büyük ve teknolojik gemiler inşa edilmektedir.



Şekil 2. 1: Gemi Boyutları

Kaynak: <http://marinetraffic.com> (Erişim Tarihi: 06.05.2013)

Şekil 2.1 konteyner taşımacılığı için yapılan gemilerin boyutlarını, diğer gemi türleri ile kıyaslamaya imkân tanımaktadır. 2006 yılında inşa edilen ve Danimarka bayrağı taşıyan Emma Maersk dünyanın en büyük konteyner gemilerinden biridir. Yaklaşık 400 metre boy ve 60 metre genişliğe sahip olan bu gemi 170794 gross tonnage taşıma kapasitesine sahiptir. Şekil 2.2'de Emma Maersk seyir halinde görülmektedir.



Şekil 2. 2: Emma Maersk

**Kaynak:** <http://www.marinetraffic.com> (Erişim Tarihi: 06.05.2013)

- **Dökme Yük Tipi Gemiler ve Şilepler:** Demir, çelik vb madenler, tahıl, kömür, sıvı olarak taşınan petrol ürünleri, kimyasallar, çubuk ve levha saclar, metal hurda, hayvan yemi vb taneli malların taşınmasında kullanılan gemilerdir. Bu tür gemilerde taşınan yük likit ise sözkonusu gemiye Sıvı Dökme Yük Gemisi adı verilir. Ters durumda sözkonusu gemi tip Kuru Yük Gemisi olarak nitelendirilir. Gemilerin ambar ya da depolarında mamûllerin muhafazası sağlanarak taşıma faaliyeti gerçekleştirilir. Bu yüzden yüksek teknolojiye daha az gereksinim gösteren, maliyeti görece olarak diğer gemi tiplerine göre düşük bir gemi modelidir. Ayrıca, daha çok ambalajlı yüklerin taşındığı, farklı büyüklükteki pek çok tür emtianın taşınmasına imkân tanıyan yük gemisi türü de Şilep olarak tanımlanmaktadır.

Bugünkü anlamıyla kuru dökme yük gemileri, 1950’li yılların sonlarında görülmeye başlanmıştır ve tahıl, madenler gibi yüklerin büyük parseller halinde taşınmasında etkin rol oynamışlardır (Stopford, 1997:402).

Tüm dökme yük taşımacılığının toplam hacmi deniz taşımacılığında gerçekleşen işlem miktarının üçte ikisini oluşturmaktadır. Layner tipi taşımacılığın tersine dökme yük gemileri genellikle dünyanın her yerinde yük arayan ve dünya deniz ticaret filosunun  $\frac{3}{4}$  ünün çalışma şekli olan Tramp taşımacılık türünü tercih ederler. Bu gemilerde genellikle tek cins yük taşınır (Kavussanos, 2002: 665). Dünyada gerçekleşen deniz taşımacılığı Layner ve Tramp tip olmak üzere temelde iki ana grupta incelenmektedir. İkisi arasındaki fark, düzenli bir tarifeye bağlı ve belirli bir hatta çalışan dolmuş işletmeciliği ile serbest olarak gezen taksiler arasındaki duruma benzer.

Buna göre Layner tipi taşımacılıkta her şey önceden belirlenmiştir. Geminin ne zaman nereden kalkacağı, yük tipi, tarifesi, hangi limanlara uğranacağı plânlıdır. Dolayısıyla bu tür taşımacılıkta esas olan faktör zamanlamadır. Tramp tipi taşımacılık ise bunun aksi bir yol izler. Esas olan yükür ve yük hangi limanda ise hizmet oraya götürülür. Bu yüzden taşıtan için tramp hizmetlerinde bir istikrar olduğu söylenemez. Tramp taşımacılığı yapan gemiler bir limana bağılı olarak uzun süre kalmaz. Taşınan yük de çoğı zaman kömür, ham petrol, sert kabuklu gıda maddeleri gibi ekonomik değeri görece düşük olan ürünlerdir.

Dökme tip yük gemileri dünya ticaret hacmindeki artış ve azalışlardan doğrudan etkilenmektedir. Dolayısıyla, dünya genelindeki makro ekonomik göstergeler ile dökme yük tipi taşımacılık faaliyetleri arasında bir korelasyon kurmak mümkündür. Ekonomik büyümenin hızlandığı dönemlerde bu tip taşımacılık faaliyetlerine talep artarken tersi durumların yaşandığı dönemlerde talepte düşüşler görülebilmektedir. Dünya ticaret hacminin küreselleşme ile beraber yüksek boyutlara çıkışı dökme tip gemi talebini ve fiyatlarını da etkilemiştir.

Çizelge 2. 1: 43.000-52.500 dwt'luk Kuru Dökme Yük Gemileri

(USD bazında ortalama günlük kiralari)

YILLAR	GÜNLÜK KİRA
1997	8495
1998	6683
1999	6704
2000	9192
2001	8602
2002	7890
2003	14410
2004	27900
2005	21560
2006	22090
2007	27813
2008	15016
2009	12986
2010	11023
2011	11040
2012	12144

Kaynak: <http://www.balticexchange.com>

Çizelge 2.1 incelendiğinde günlük kira bedellerinin 2007 sonunda tavan yaptığı ancak 2008 krizi ile birlikte sert bir düşüş yaşadığı gözlenmektedir. Bu dönemde gemi fiyatları yarıdan fazla değer kaybetmiş, denizcilik sektörü halâ etkisinde olduğu kritik bir sürece girmiştir. Çizelge verileri, beş tip dökme yük gemi türünü de içermektedir. Yani veriler; Handy, Handymax, Super Handymax, Panamax ve Capesize gemi türlerinin günlük kira bedellerinin ağırlıklı ortalamasını göstermektedir.

Dünya ticaret hacminde Asya ve özellikle Çin kaynaklı konjonktürel hareketler Dökme Yük Tipi taşımacılığı da hızlandırmıştır. 2004 yılından beri bir yükseliş trendi içinde olan bu tip taşımacılık sayesinde Çin Halk Cumhuriyeti'nin demir madeni, çelik

ve soya ithalatı talebi, deniz taşımacılığı piyasasında şimdiye kadar yaşanmamış bir şekilde artışlara neden olmuştur. Kuru Yük Piyasası, dünya ticaretinin 2005'teki % 4'lük ve 2006'daki % 8'lik büyümesinden, çelik ticaretindeki % 4,5'lik artıştan, demir filizi ithalatındaki % 9'luk gelişmeden ve kömür ticaretindeki % 2'lik artıştan olumlu etkilenmiş ve aralıksız olarak 5 yıl boyunca büyümesini sürdürmüştür (Clarkson Research Services, 2007:4).

Dökme Yük Tipi taşımacılıkta kimyasal tanker tipi gemiler özellik arz eder konumdadır. Enerji konusu dünya gündeminde ağırlığını artırdıkça bu tip gemilere de talep artmaktadır. Taşınan ürün zaman zaman zeytinyağı, su veya şarap da olsa bu tür gemilerin talebini doğuran esas etken likit enerji transferinin gerekliliğidir. Bu gemilere olan talebin de dünya ekonomik konjonktüründen doğrudan etkilendiği söylenebilir.

**RO-RO Taşımacılığı:** Ticarî taşımacılıkta önemli bir ihtiyacı gideren farklı bir uygulama olarak RO- RO taşıma şekli gösterilebilir. Taşıma maliyetlerinin azalması, gemilerin limanda minimum sürede kalmasının sağlanması, karayolu trafik yükünü azaltma ve süreden tasarruf etme gibi pek çok özelliği olan bu tür taşımacılık, aynı zamanda konteyner taşınması işlevini de yerine getirdiği için, bu türün de kapsamında değerlendirilebilir.

RO-RO taşımacılığı; tekerlekli araçların veya çeşitli büyüklükteki konteynerlerin yürüyen platformlar sayesinde rıhtımdan RO-RO gemilerine yüklenmesi ve taşımayı gerçekleştiren gemilerin aynı yolla boşaltılması şeklinde yapılan taşımacılık türüdür. Karayolu taşımacılığına denizyolu bağlantısının kesintisiz kurulabilmesine olanak sağlaması ile taşımacılık sisteminde önemli bir gelişmedir. Ayrıca, RO-RO taşımacılığı, coğrafi konumu ve bugüne kadar karayoluna dayalı yatırımların ağırlığı da dikkate alındığında ülkemiz koşullarına en uygun deniz taşıma şekli olduğu söylenebilir (Koban ve Keser, 2010: 199).

**Yolcu Taşımacılığı ve Kruvaziyerler:** Yolcu taşımak amacıyla inşa edilen, en az on iki yolcu taşıyan deniz ulaşım araçlarına yolcu gemisi adı verilir. Sözkonusu seferin mesafesine göre farklı isimlerle anılırlar. Denizaşırı yolcu taşıyan, okyanus seyri yapabilenlere "Denizaşırı Yolcu Gemisi", seferleri kısa mesafeli olan ve çoğunlukla belirli tarifelerle düzenli olarak yolcu taşıyan gemilere de Kısa Sefer Yapan Yolcu



Gemileri” adı verilir. Feribot gibi hem yük hem de yolcu taşıyabilen tipleri de vardır (Güngör, 2005: 244).

Kruvaziyer Gemi ise, seyahati programlanmış, derin sularda iki gün ya da daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemidir. Kruvaziyer turizmi, deniz temelli turizm kategorisi içinde yer almaktadır. Kruvaziyerlerde, gemi içinde düzenlenen çeşitli aktiviteler dışında liman ziyaretleri, limana yakın yerlere ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteler gerçekleştirilmektedir (<http://www.dtm.gov.tr>).

**Balıkçı Gemileri:** Günümüzde balık avcılığı, ciddi rakamlarla ifade edilen önemli bir ekonomik faaliyettir. Bilhassa ekonomik değeri yüksek olan balıkların avlanabilmesi için, özel donanımlı ve büyük tonajlı gemiler inşa edilmektedir. Başta Trol ve Gırgır gemileri olmak üzere farklı tip ve boyutlarda birkaç değişik balıkçı gemisi modeli mevcuttur. Trol gemileri daha çok dip taraması yaparak ağ yardımıyla balık avı yapan modellerdir. Gırgırlar ise, çevirme ağ kullanarak balık sürüsünü önce çevirir daha sonra alttan üste doğru ağları toplayarak sürüyü gemiye alırlar. İki av tipi de denizdeki canlı popülasyonuna zarar verdiği için zaman zaman yasal engellerle yasaklanır. Pek çok ülkede belirli dönemlerde yürürlüğe giren av yasakları temelde bu iki tip avcılığın su altı yaşamına verdiği tahribatın tolere edilebilmesi, balıkların yeniden üreyebilmesine olanak tanınması içindir.

Boyu 12 metreden uzun olan ve çevirme ağ ile su üstüne yakın sürüleri dipten yukarı doğru ağa hapseden yöntemle avcılık yapan gemi türüne Gırgır gemisi adı verilir. Ayrıca ton balığı ve balina avlamada kullanılan farklı gemiler de vardır. Balina gemileri 45 metre civarında bir boya sahip olup, balinaların yerini sonarla tespit edebilen düzeneğe sahip deniz araçlarıdır.

#### **2.1.1.2. Hizmet Gemileri**

Daha çok liman hizmetlerinde kullanılmak üzere inşa edilmiş, büyük gemilerin hizmetlerinde ve liman içlerinde kullanılan bazı küçük gemiler bu gruba girmektedir. Özellikle büyük tonajlı gemilerin her liman içine girebilmesi mümkün değildir, kargo nakil işlemleri bazen mavnaya denilen küçük taşıyıcı gemilerle yapılır. Bununla beraber boğaz geçişlerinde ve dip yapısı gemi türüne göre tehlike arz eden sularda Klavuz-Römorkör gemileri refakat hizmeti görürler.

Anılan bu türlere ek olarak özellikle son yıllarda inşaat- köprü yapımında kullanılan farklı tiplerde gemiler de bulunmaktadır. Spesifik bir hizmeti yerine getiren bu gemiler daha çok yüzer platformlar şeklindedir. Yüzer petrol platformları ve petrol-maden arama gemileri yine bu sınıfa dâhil edilebilirler.

Hizmet gemileri son yıllarda popüler olan bir sınıftır. Bu gemiler teknolojik gelişmeler ve ticaretin uluslar arası boyutunu genişletmesi ile ortaya çıkmıştır. Buzkıran gemileri, gemi adamlarının eğitimi için hizmet veren eğitim gemileri, fiber optik kablo döşenmesinde kullanılan kablo gemileri ve fener gemileri de bu sınıfa dâhil edilebilirler (Sügen, 1995: 42).

### 2.1.1.3 Savaş Gemileri

Yaklaşık 3/4 ü sularla kaplı olan yerkürede varolan ülkelerin büyük bölümünün denizlere sınırı bulunmaktadır. Denizler, bir yandan ekonomiye katkıları ile diğer yandan da jeopolitik önemleri nedeniyle hemen tüm ulusların elde etmek istedikleri stratejik birer kaynaktır. Denizlerin sağlamış olduğu kaynaklar, milletlerarası güç mücadelelerinde önemli avantajları beraberinde getirmektedir. Öyle ki, günümüz dünyasında, denizlerde söz sahibi olan ülkelerin uluslar arası siyasi arenada da aynı etkinliğe sahip oldukları görülmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu da gücünün zirvesine, denizler üzerinde hâkimiyetini artırdığı zaman ulaşmıştır. Kanuni Sultan Süleyman dönemi Kaptan-ı Derya'sı Barbaros Hayrettin Paşa zamanında Akdeniz bir Türk gölü haline gelmiştir. Bu sularda Osmanlı'nın izni olmadan kayık dahi yüzdürmek mümkün değildir ve ticaret tamamen kontrol altına alınmıştır. Akdeniz'de seyir izleyen tüm yabancı gemiler, Osmanlı'ya vergi vermek zorundaydılar. Osmanlılar da, bu avantajlı durumun devamı ve imparatorluk sınırlarının korunması amacıyla her zaman güçlü bir deniz muharebe gücünü hazır bulundurmuştur. Böylece, denizlerin stratejik öneminin geçmişte de fark edildiği anlaşılmaktadır. Günümüz dünyasında da durum farklı değildir.

Denize kıyısı bulunan tüm uluslar, geçmişte olduğu gibi, aynı amaçlarla denizde muharebe edebilecek nitelikte gemiler bulundurlar. Bu gücün tamamı "Donanma" olarak adlandırılmaktadır. Donanma, bir ulusun denizlerdeki tüm askeri gücüne verilen isimdir. Dünya genelinde önemli askeri güce sahip olan ülkelerin mevcut silah envanterleri incelendiğinde, bu gücün büyük bir bölümünün de donanmadan oluştuğu

anlaşmaktadır. Bu donanmalar sayesinde, hem karasuları sınırını korumak mümkün olabilmektedir hem de uluslar arası sulardaki ticarî varlığın emniyetli bir şekilde seyri gerçekleştirilebilmektedir. Bu iki amaç, ulusların deniz kuvvetlerinin öncelikli misyonudur.

İçinde bulunduğumuz çağ, deniz kuvvetleri güçlü olan ülkelerin, güçlerini bu yolla aktarabildikleri, deniz kuvvetleri sayesinde pek çok siyasi- ekonomik getiri edinebildikleri bir çağdır. Amerika ve İngiltere'nin birer süper güç olarak ortaya çıkışları, denizler üzerinde hâkimiyet kurabilmeleri sayesinde mümkün olabilmektedir. Günümüzde de özellikle Ortadoğu coğrafyasına yapılan müdahalelerde deniz kuvvetleri güçlü olan bu ülkelerin başrolde oldukları görülmektedir.

Dünya güvenliği açısından bütün ilişkileri denizlerle olan deniz kuvvetlerinin tamamıyla özel bir statüsü olduğu kabul edilmektedir. Soğuk savaş sonrasının krizlere müdahale araçları ve yöntemleri incelendiğinde denizlerin güç aktarım rolü ve önemi ortaya çıkmaktadır (Cable, 1981: 223).

Denizlerdeki bu güç farklı unsurlar ile sağlanmaktadır. Bu unsurların en önemlileri, değişik amaç, boyut ve dizaynlarda üretilmiş savaş gemileridir. Bu gemiler silah taşıma kapasitelerine göre genel olarak şu şekilde sınıflandırılabilirler: Uçak Gemileri, Fırkateynler, Denizaltılar, Korvetler, Hücumbotlar, Karakol Gemileri, Mayın Gemileri, Çıkarma Gemi ve Araçları ve Yardımcı Gemiler. Yine anılan bu gemi türleri de kendi içlerinde çeşitli sınıflara ayrılmaktadır (<http://www.dzkk.tsk.tr>).

#### **2.1.1.4 Sportif Amaçlı Gemiler Ve Gezinti Gemileri**

Bunlar da ticarî ve özel yatlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yolcu taşıyan gemilerden farkı taşıma izni olan kişi sayısına göredir. Buna göre sportif amaçlı gemiler azami olarak taşıdığı kişi sayısı 12'yi geçmeyen deniz ulaşım araçlarıdır. Geminin ticarî ya da özel kişiye ait olup olmadığı tonaj belgesinde belirtilir. Ticarî gemilerde ayrıca kendi kabotaj sınırlarında ve azami yüz millik mesafede taşıdığı yolcu sayısı 36'yı geçmeme koşulu da vardır (Ülgen, 2003: 9).

Niteliği, kullanım amacı gibi kriterler göz önüne alındığında farklı gemi tipleri olmakla beraber gemiler aşağıda belirtildiği gibi bazı ortak özelliklere de sahiptir. (Tzavaras, 2005: 38)

1. Çok yüksek sabit (batmış) maliyete sahiptir. Bir gemi ister alınsın, isterse kiralsın onun en önemli maliyet kısmı onun elde edilmesi ile ilgili maliyettir. Bu nedenle, bir gemicilik şirketinin değerinin artması ve kârlılığı, tamamen varlığın elde edilmesindeki zamanlamaya ve varlığın finanse edilmiş metodlarına bağlıdır.

2. Yeni/gemilerin inşası çok zaman almaktadır. Bir gemiyi inşa etmek yaklaşık 12- 18 ay sürmektedir. Daha da önemlisi, tersaneler, gelecekteki tersane kapasitesini doldurmak için siparişler almakta, gemi teslimatı ile sipariş verme zamanı arasındaki zaman 18 ay ile üç yıl arasında değişebilmektedir.

3. Likit alış ve satış piyasası: Gemicilik endüstrisinin uluslararası olmasından ve emtia taşıyan gemilerin dünyanın her bölgesinde istihdam edilebilmesinden ötürü, gemiler ikinci el piyasalarda kolaylıkla alınıp satılabilmektedir.

Gemilerin ömrü oldukça uzundur ve hurda değerleri nispeten düşüktür. Okyanusta çalışan gemiler normal olarak 30 yıla yakın hizmet görmektedirler. Normal ekonomik ömürlerinin sonunda bu gemilerin hurda değeri, yenilerine göre çok düşük seviyede kalmaktadır. Çünkü demode olmuş gemiler çelik hurda olarak satılmaktadır.

### **2.1.2 Niteliğine Göre Deniz Taşımacılığının Sınıflandırılması**

Deniz taşımacılığı, yapılan seferlerin türüne ve gemilerin sularda seyir tipine göre de iki şekilde sınıflandırılmaktadır. Sarışen' in de ifade ettiği gibi, günümüzde bir gemi İsviçre bankalarınca kredilendirilebilir, Japon tersanelerinde inşa edilebilir, sahipleri Amerikalı olabilir ancak tescili Londra'da yapılmış olabilir, gemi Hong Kong'lu bir işletmeci tarafından işletilebilir ancak Liberya bayrağı taşıyabilir (Sarışen, 2006:6). Tıpkı bunun gibi günümüzde deniz taşımacılığı, işletmecisi, sicilinin bulunduğu yer, taşımacılığın yapıldığı limanların, taşımacılık yapılan denizlerin farklılığı (iç su, ya da açık deniz olup olmaması) gibi kriterler açısından değişiklikler arz eder. Bu yüzden niteliğine göre de ayrı bir sınıflandırmaya tabi tutulabilir.

#### **2.1.2.1 Sularda Seyrin Niteliğine Göre Deniz Taşımacılığı**

Deniz taşımacılığı sularda seyir açısından aşağıdaki şekillerde gerçekleşebilir;

- Yalnızca sözkonusu ülkenin kendi kıyıları arasında (kabotaj hattında) ve yine o ülkenin iç sularında gerçekleşen deniz taşımacılığı,

- Sicil olarak kayıtlı olduğu ülkeden farklı ülkelere gönderilen ya da diğer ülkelerden sicilin bulunduğu ülkeye getirilen malların taşınması, literatürde İthal ve İhraç Yük Taşımacılığı olarak adlandırılmaktadır.
- Başlangıç limanı sicilin bulunduğu ülke olmayan ancak varış limanlarının farklı ülkeler olduğu seyir tipine göre deniz taşımacılığı. Uluslar arası literatürde Transit Yük Taşımacılığı olarak da adlandırılan bu tür taşımacılıkta başlangıç ve bitiş noktaları ülke sınırlarının dışında olmakla birlikte taşımacılığın bir bölümü sözleşme yapılan ülke sınırları içinde gerçekleşmektedir (Hüseynzade, 2006: 34).

### **2.1.2.2 Gerçekleştirilen Seferin Şekline Göre Deniz Taşımacılığı**

Bu şekilde gerçekleşen deniz taşımacılığı faaliyetleri de Tramp ve Liner Taşımacılık olarak ikiye ayrılmaktadır. Ayrımın çıkış noktası, gerçekleştirilen seferlerin belirli bir programa bağlı olup olmamasıdır. Buna göre;

- Tramp Taşımacılık: Bu taşımacılık türüne konu olan mallar genellikle ekonomik değeri düşük olan mallardır. Kömür, maden cevheri, ham petrol, tahıl, şeker, fosfat, gübre, kereste, çimento ve tuz bu tür yükler arasındadır (Kayserilioğlu, 2004: 10). Seferler belirli bir programa bağlı olarak gerçekleştirilmez. Başlangıç limanı, varış limanı ve benzeri bilgiler son anda belli olur. Düzensiz Hat Taşımacılığı olarak da anılan bu yöntemde taşımacılık faaliyeti nerede karlıysa, yük nerede ise orada gerçekleşir. Tıpkı şehirlerdeki taksi işletmeleri gibi, gemiler sürekli olarak belirli bir limanda uzun süreler durmaz, neredeyse sürekli hareket halindedirler. Görüldüğü gibi, belirleyici olan unsurun yük olduğu ve hızlı hareket kabiliyeti gerektiren bir yöntemdir. Bu yüzden de taşımacılık için gereken prosedürün hızlı bitirilebilmesi için aradaki aracı sayısı azdır. Armatör ve acente ilişkileri sıkı değildir. Acenteler, sefere göre atanır.
- Liner Taşımacılık: Tarifeli, ya da Düzenli Hat Taşımacılığı olarak da adlandırılmaktadır. Stopford'a göre küresel ticaret ağında önemi bir rol oynayan düzenli hat taşımacılığı hizmetleri, hemen tüm yükler için neredeyse tüm varış noktalarına öngörülebilir bir maliyetle hızlı, sık ve güvenilir bir ulaştırma sağlar (Stopford, 1997: 338). Limanda bulunuş süresi, kalkış ve varış limanları, acente

ile olan ilişkiler, rotalar vb her şey önceden belirlenmiştir. Liner taşımacılık faaliyetleri bu yönü ile daha az mobilite sağlarken güven unsurunu ön plana çıkarmaktadır. Bu haliyle de maliyetler düzensiz hat taşımacılığına göre daha fazladır. Düzenli hat taşımacılığını sürdüren gemilere örnek olarak Konteyner gemileri, Ro-Ro lar ve mavnalar verilebilir. Sanayileşmiş ülkeler arasındaki tüm ticaret rotalarına hâkim taşıma anlayışı düzenli hat- Liner taşımacılığıdır (Marcus, 1987:4)

## **2.2. DENİZ ULAŞTIRMASININ UNSURLARI**

Deniz taşımacılığını doğrudan ya da dolaylı olarak etkileyen pek çok faktör vardır. Yük ve gemi çeşitleri, taşımacılıkla ilgili rekabet ve piyasalar, yükleme istasyonları, ulaştırma faaliyetini üstlenen işletmeler gibi sıralanabilecek bu unsurlar sözkonusu taşımacılık faaliyetinin tüm niteliklerini etkilemektedir. Anılan değişkenlerden yük ve gemi çeşitleri önceki bölümlerde aktarılmıştır. Diğer parametreleri aşağıdaki şekilde açıklamak mümkündür.

### **2.2.1. Limanlar ve Yükleme İstasyonları- Terminaller**

Limanlar, denizcilik faaliyetlerinin alt yapılarını oluşturmakta ve ülke ekonomilerinde önemli yer teşkil etmektedirler. Hinterlandın geniş bir alana yayılması ekonomik dinamizmi ve soysal yaşamı devamlı geliştirmektedir (Topuz, 2010: 25).

Denizyolu ulaştırması uluslar arası taşımalar çerçevesinde en yoğun kullanılan ulaştırma modu olarak karşımıza çıkmakta ve Türkiye için özel bir önem taşımaktadır. Türkiye'yi doğu- batı, kuzey- güney ekseninde ulaşım koridoru ve transit durağı haline getirmek için Türk Deniz Ticaret Filosunun nicel ve niteliksel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilmesi gerekmektedir. Bu açıdan limanların dünya standartlarında modernize edilmesi şarttır (Tuna, 2001:208).

Limanlar, gerek siyasi, gerek askeri ve gerek de ticarî açıdan denizlere kıyısı olan ülkeler için stratejik öneme sahip yerlerdir. Türk Toplumunu için de yakın siyasi tarihe bakıldığında bu olgunun önemi kendini göstermektedir. Özellikle Osmanlı dönemi incelendiğinde limanların hem birer askeri çıkış kapısı olması hem de ticarî anlamda yüksek gelirin elde edildiği yerler oluşu dikkati çeker. Hatta stratejik önemleri

Osmanlı dış politikasında da kullanılmış, kapütilyasyonlar kapsamında imtiyaz tanınan ülkelere Osmanlı limanlarında serbest ticaret hakkı verilmiştir. Kendi kabotaj sularında yabancı devletlerin bazılarına aynı ticarî hakların tanınması, Avrupa ana karasında ittifakların bölünmesi sonuçlarını doğurabilecek kadar önemlidir ve başarılı bir argüman olarak kullanılabilmiştir.

Limanlar öz itibarıyla birer toplanma noktasıdır. Karayolu, demiryolu, ya da iç suyu ile intikal eden taşımaya konu mallar, limanlarda toplanarak gemilere yüklenir. Böylelikle limanların, kurulu buldukları yerleşim alanlarına ve ülke ekonomisine büyük katkıları olmaktadır. Liman bölgelerinde istihdam sorunları da görece olarak azdır.

Ticaretin küreselleşmesi ve taşımacılık faaliyetlerinde deniz ulaştırmasının büyük ivme kazanması beraberinde limanlarda da birtakım dönüşümler başlatmıştır. Taşımacılık faaliyetlerinde Konteynerleşme'nin yoğunluk kazanması, ticarî limanların bu yönetime uygun fiziki dönüşüm yaşamasını zorunlu kılmıştır. Böylece konteyner devriminin limanlarda köklü değişikliklere neden olduğu söylenebilir. (Hüseynzade 2006: 13).

Kargo taşımacılığı devrimi kent ve liman arasındaki ilişkiyi de etkilemiştir. Ortaçağ limanları, kente giriş kapı basamağı olarak görülürken 19. yy ortalarında limanlar artık kent ve bölgesine hizmet veren önemli bir giriş kapısı rolü üstlenmiştir. 20.yy sonu itibarıyla kentle ilişkili limanlar trafiğin aktığı birer alt geçit gibidirler. Günümüzde artık liman- kent etkileşimi, liman alanı olmanın ötesinde, limanlar ilişkili sanayilerin yer aldığı, dünya ile bağlantıların kurulduğu, daha kompleks bir yapıya dönüşmüştür (Hoyle, 1988: 23).

Deniz yolu taşımacılığının en önemli altyapısını oluşturan limanlar ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı kapılar olarak tanımlanabilir. İthalat ve ihracatımızın % 87,6'sının deniz yolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2006)

Türkiye' de limanlar, işletme hak sahipliği ve mülkiyet açısından karma bir yapı arz eder. Yakın zamana kadar demiryolu bağlantısı olan yedi liman TCDD tarafından işletilmekteydi (Kişi, 1998: 67). Ancak bunlar özelleştirme kapsamındadır. İçlerinden özelleştirmesi henüz tamamlanma aşamasında olanlar vardır. TCDD ile bağlantılı olan

ve özelleştirme kapsamında içlerinde işlemlerin de devam etmekte olduğu limanlarımız; Samsun, Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin ve İskenderun limanlarıdır. Bunlardan başka, 1996 yılında kurulan Marlim Liman İşletmecilik Derneğine bağlı olarak faaliyetlerini sürdüren 18 adet kayıtlı limanımız da bulunmaktadır. Marlim (şimdiki adıyla Türklim) dışında faaliyet gösteren ve özel sektöre ait olan liman sayısı ise, 6'dır (<http://www.turklim.org>).

### 2.2.2. Gemi Sicili ve Bayrak Unsuru

Sarışen, günümüz gemi sahipliği ve işletmeciliği hakkında şu çarpıcı tespiti yapmıştır. "...yıllar önce bir İngiliz gemisi İngiliz tersanelerinde inşa edilir ve İngiliz kuruluşlarında kredilendirilirdi. Gemi üzerinde İngiliz personel çalışır, İngiliz firmaları tarafından işletilir ve böylece gemi İngiliz bayrağı taşıyarak İngiltere'nin egemenliğini temsil ederdi. Günümüzde ise, bir gemi İsviçre finansal kuruluşlarınca kredilendirilebilir, Japon tersanelerinde inşa edilebilir, sahibi Amerikalı olabilir ve Londra'da tescil ettirilebilir. Ayrıca gemi Hong Kong'lu bir işletmeci tarafından yönetilebilir, Liberya bayrağı taşıyabilir..." Burada vurgulanmak istenen, gemilerin gerçek sahipleri kimlerdir? sorusudur. Açık sicil ve bayrak unsuru bu hususta gerekli bilgileri vermektedir

Günümüzde tüm ticarî işletmelerin birincil derecede önem verdiği husus maliyetlerin düşürülmesi olduğu için deniz ulaştırmasında önemli bir maliyet kalemi olan sicil hususunda da birtakım farklı uygulamalar ortaya çıkmıştır. Bu uygulamaların özünde sicili en ucuza mal etme düşüncesi vardır. Tıpkı finans sektöründe, toplanan kaynaktan alınacak vergilerin düşürülmesi yöntemiyle Off Shore uygulamaları yapılması gibi deniz ulaştırmasında da sicilin neden olduğu birtakım yüksek maliyetlerin de bertaraf edilmesi için bazı farklı uygulamalar mevcuttur.

Bu uygulamalardan en bilineni ve yaygın olanı açık sicil ya da diğer adıyla kolay bayrak uygulamasıdır. Birinci Dünya Savaşına kadar dünyada uygulama alanı olmayan bu yöntem, savaşın sona ermesi ve küresel ekonominin yaygınlaşması ile ortaya çıkmış bir kavramdır. İkinci Dünya Savaşını müteakiben bazı ülkelerin kapılarını tüm yatırımcılara açmasıyla deniz taşımacılığında da bu yöntemin önü açılmıştır.

Bir armatör ya da işleten kendi ülkesi siciline kayıtlı olması gereken gemisini, kendisine çeşitli kolaylıklar gösteren başka ülkenin bayrağını çekmeyi ve o ülkenin



siciline kayıtlı olmayı tercih edebilir. Bu uygulamaya Kolay Bayrak- Açık Sicil (Elverişli Bayrak) seçimi adı verilir. Kolay Bayrak uygulamasının sağladığı bazı avantajlar şöyle sıralanabilir (Saka, 1992: 121);

- Deniz Taşımacılığı işletmelerinde önemli bir gider kalemi olan sermaye giderleri düşüktür.
- Gelir ve kazançta göre vergilendirme yoktur. Vergiler genellikle GRT'ye (Gross Register Tonnage) göre sabit ve düşük oranlı alınmaktadır.
- Mürettebat giderleri düşüktür. Kendi vatandaşlarının gemilerde istihdamı zorunluluğu şartı olmaması nedeniyle gemilerde yabancı gemi adamı çalıştırılmasına imkân tanınmaktadır.

Denizcilik sektöründe de off shore tabanlı ticaret sayesinde Kolay Bayrak uygulaması gelişmiştir. Sektörün gelişim sürecinde vergiden kaçınma veya verginin minimum düzeye indirilmesi çabası Açık Sicil gibi sofistike bir modelin gelişmesine neden olmuştur. Off Shore, devletin, ticarî, ekonomik ve finansal aktivitelere minimum düzeyde müdahale ettiği ve en az vergi yükü olan yerler veya ülkeler olarak tanımlanabilir. Off Shore tabanlı çalışmanın temel nedeninin vergisiz ortam arayışları olduğu aşikârdır (Geçer, 2001: 193).

Açık Sicil uygulamasını hayata geçiren ilk ülke Amerika Birleşik Devletleri'dir. Amerikalı şirketler ilk defa Kruvaziyer gemilerinde kolay bayrak uygulamışlardır ve seçtikleri ülke Panama'dır. Daha sonraları ise Liberya ve Honduras'ta da bu uygulama genişleme imkânı bulmuştur. Günümüzde (Güney) Kıbrıs, Bahama Adaları ve Marshall Adaları da bu uygulamanın yayılma imkânı bulduğu diğer ülkelere örnektir.

Kolay Bayrak uygulamasında personel giderleri daha düşük olabilmektedir. Bunun yanında gemi sicil işlemlerinde bir takım kolaylıklar, bu işlemler sırasında ve taşıma faaliyetleri neticesinde oluşan vergi yüklerinden muafiyetler, ya da indirimler de sözkonusudur. Aynı zamanda gemide istihdam edilen personel konusunda da serbestlik getiren açık sicil uygulaması bu avantajlı yönleri ile armatörleri bu şekilde çalışmaya itmektir. Bir gemi açık sicile sahip olmasa gemide görev yapan personelin sicilin kayıtlı olduğu ülkenin tabiyetinde bulunması zorunludur. Ancak, Açık Sicil bu zorunluluğu ortadan kaldırmaktadır.

Bu uygulama her ne kadar armatörlerce çokça talep edilen bir yöntem olsa da bir takım sakıncaları bulunmaktadır. Ayrıca uygulamaya karşı çıkan bazı uluslar arası

örgütler de mevcuttur. Açık Sicil uygulaması yüzünden pek çok ülkenin ulusal gemi filosu gemilerini kaybetmektedir. Çizelge 2.2 deniz taşımacılığında söz sahibi bazı ülkelerin deniz ticaret filolarındaki mevcut durumunu ortaya koymaktadır. Çizelge 2005 verileri ile oluşturulmuştur ve açık sicil uygulamasının dünya deniz ticaret filosundaki durumunu göstermeye yöneliktir.

Çizelge 2. 2: Dünya Ticarî Filosu ve Bayrak Dağılımı

Ülke	Ulusal Bayrak	Yabancı Bayrak	Toplam	% Toplam Dünya Filo.
Yunanistan	739	2245	2984	18.48
Japonya	717	2228	2945	14.01
Almanya	349	2266	2615	6.90
Çin	1695	917	2612	6.77
A.B.D.	624	1009	1633	5.52
Norveç	768	821	1589	5.24
Hong Kong	274	331	605	4.88
G. Kore	567	372	939	3.25

Kaynak: [http:// untact.org](http://untact.org)

Çizelge 2.2'den de görüldüğü gibi Açık Sicil uygulaması, ülkelerin deniz ticaret filolarını belirgin şekilde bölmüştür. Örneğin, 2005 verileri ile listenin en başındaki Yunanistan'ı incelediğimizde ulusal bayrak taşıyan gemi sayısının 739, yabancı bayrak taşıyan gemi sayısının 2245 olduğu görülmektedir. Ulusal sicilden bu derece önemli kaçışın temel nedeni, Kolay Bayrak uygulamasının sağladığı büyük maliyet avantajıdır. Listedeki diğer ülkelerde de benzer bir durum sözkonusudur. Bu durumda ülkeler, filolarına geri kazanım için farklı uygulamalara gitmek zorunda kalmışlardır. Bazılarında Off Shore benzeri vergi muafiyetleri varken bazıları Kabotaj hattında maliyet avantajları ve birtakım öncelikler vaad ederek gemileri ulusal sicil altında toplamaya çalışmışlardır.

Vergi muafiyeti ile ilgili düzenleme yapan ülkelerden biri Norveç'tir. Norveç, kendi ülkesinde mukim deniz işletmeciliği yapan sermaye şirketlerinin elde ettikleri

kazançlardan sadece tonaj vergisi almaktadır. Bu şirketlerin deniz işletmeciliği faaliyetlerinden elde ettikleri gelir vergilendirilmemektedir. Yasa kapsamındaki gemilerin ve denizcilik işletmesi yapan sermaye şirketlerinin ortaklık paylarının satışından doğan değer artış kazancı da vergiden muaf tutulmuştur (Canbek, 2003:61).

Kolay Bayrak uygulaması bir yandan ülkelerin tepkisini çekerken bir yandan da bazı uluslar arası kuruluşların da mücadele ettiği bir saha olmuştur. Uluslar arası düzeyde gemi adamlarının haklarını koruyan bir kuruluş olan ITF (International Transport Workers Federation) bu uygulamaya karşı çıkmaktadır. Çünkü, açık sicil uygulayan ülkelerde gemi çalışma koşullarının daha ağır olduğu ve bununla beraber ücretlerin de oldukça düşük tahakkuk ettirildiği bilinmektedir. Açık Sicil ülke bandıralı gemilerde genellikle işgücünün ucuz olduğu ülke vatandaşların çalıştırılıyor olması bu durumu netleştiren önemli bir kanıttır.

Türkiye'deki durumu incelediğimizde ulusal gemi filomuzun artırılması ve yabancı bayraklı gemilerin ulusal sicile kazandırılması amacıyla düzenlenmiş bir yasal düzenleme olduğu görülmektedir. 4490 sayılı Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanunu, Kolay Bayrak uygulamasından ulusal filomuzu korumak için bazı düzenlemeler içerir. Bununla beraber, 2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Yasada da birtakım vergi muafiyetleri ve maliyeti düşürücü önlemlerle ilgili düzenlemeler de mevcuttur.

### **2.2.3. Ekonomik Unsurlar ve Denizcilik Sektörü İle İlgili Piyasalar**

Deniz ulaştırmasının anılan iki diğer unsuruna ek olarak üçüncü bir unsur da, denizcilik piyasalarıdır. Stopford'a göre, denizcilik sektöründe gerçekleşen işlemler; Navlun Piyasaları, İkinci El Gemi Piyasaları, Yeni Gemi İnşa Piyasası ve Söküm Piyasası olmak üzere dört farklı piyasada yer alır. (Stopford, 1997:79).

#### **2.2.3.1. Navlun Piyasaları**

Navlun, su yolu ile taşınan eşya için taşıma hizmeti karşılığında gemi şirketine ödenen ücret olarak bilinmektedir. Bazı kaynaklar navlun makbuzunun aynı zamanda yük üzerindeki mülkiyeti de temsil ettiğini belirtirler. (Kemp, 2005: 226).

Bilinen ilk navlun piyasası Londra'da açılmış olan Baltık Deniz Ticaret Borsasıdır. 1983 yılında açılan bu borsanın temelinde Baltic Coffee House isimli bir

işletme bulunmaktadır. Gemi talebinin zamanla artması bir süre sonra daha örgütlü bir yapıyı zorunlu kılmış ve anılan yılda bu borsa faaliyetlerine başlamıştır. Navlun piyasalarında gerçekleşen işlem iki türdür. İlki; yükletenin gemi sahibinden her bir ton yük için sabit fiyatlarla ulaştırma hizmeti satın aldığı Navlun Sözleşmesi ve diğeri; geminin gün bazında kiralandığı zaman bazlı kiralama. Navlun sözleşmesi, üzerinde anlaşılmiş bir bedel ödemeyi tercih eden ve tüm taşımanın yönetimini gemi sahibine bırakan yükletenler için uygundur. Zaman bazlı kiralama ise, taşımayı kendisi yönetmeyi tercih eden deneyimli gemi işletmecileri içindir (Stopford, 1997: 81).

Ulaştırma hizmetinin verileceği gemi bazen hizmeti verecek kişi veya kurum tarafından kiralama yoluyla temin edilebilmektedir. Belirli bir sefer veya belirli bir zaman içerisinde gemi sahipleri ile yaptıkları sözleşmeye göre gemiyi veya geminin bir kısmını yük taşımak üzere tutan kimseye “Taşıtan” denir. Taraflar arasında yapılan sözleşme, zaman esaslı bir sözleşme ise, taşıtan (kiracı) gemi kaptanına ticarî talimat verme yetkisine sahiptir. Kiracının gemi kaptanına teknik yönden de talimat verme yetkisi tanıyan sözleşmeler de mevcuttur. Bu sözleşmelere çıplak kiralama (bare boat charter) adı verilir (Aybay vd, 1998: 585).

### **2.2.3.2. Tersaneler ve Gemi İnşa Sanayi**

Başlangıçta, deniz ulaşım araçları ahşaptan imal edildiği için, gemi imalât yerleri kıyı bölgeleri ormanlık olan yerlerdi. Günümüzde gemi imalâtı yine kıyılarda yoğunlaşmakla beraber yer seçiminde belirleyici temel unsurlar bölgenin sanayileşme düzeyi, ucuz işgücü potansiyeli ve sanayi hammaddelerine olan yakınlığıdır.

Gemi inşa sektörü, ülkelerin endüstriyel kalkınmasında özel bir rol oynar, büyük miktarlarda hammaddeye ve özellikle de çeliğe gereksinim duyar. Bu da, yerli çelik sanayinin gelişimine yol açar. Yine, endüstriyel ve benzeri diğer ürün üreticileri için, deniz ulaştırması önemli bir sektördür. Bu nedenle, tarih boyunca gemi inşası, genellikle, gemi sahipliği ve işletmeciliği ile paralel gitmiştir (Bruce, 1999: 4).

Tersaneler, gemi inşasında genişlik ve çeşitlilik gösteren bir iş koludur. Tersanelerin büyüklüğü ve teknik kapasiteleri, römorkör ve balıkçı tekneleri inşa eden ve 200 den az personel çalıştıran tersanelerden, konteynerler ve gaz tankerleri inşa eden ve 15.000 işçi çalıştıran tersanelere kadar bir çeşitlilik göstermektedir. Bazı tersaneler sadece tek bir gemi cinsinin üretiminde uzmanlaşırlar. Bu firmalar son derece esnekler

ve çeşitli işler için teklif verebilirler. Piyasa koşulları uygun olmadığında, bazı tersaneler, yüzen üretim platformlarının yapımından, araştırma gemilerinin yapımına kadar çeşitli teklifler verebilmektedir (Stopford, 1997: 107).

### **2.2.3.3. İkinci El Piyasası**

Nasıl bir otomobil ikincil piyasada satıldığında bağlı bulunduğu trafik sicilindeki kayıtların değişmesi gerekiyorsa, ikinci el olarak satılan bir geminin de sicilindeki kayıtlarının benzer şekilde değişmesi gerekir. Mülkiyetin devri konusunda, satış sözleşmesi, örneğe konu olan araçlar için benzer öğeler içermektedir.

İkinci el gemi alım satım piyasasında gemi sahibi satılık bir gemiyle piyasaya girmektedir. Normal koşullarda geminin, nakit karşılığında satılması halinde, gemi kontratsız, ipoteksiz veya hatsız olarak hemen teslim edilecektir. Bazen, zaman bazlı bir kira sözleşmesi devam ederken de satış mümkündür. Bu durumda, elde edilebilecek kâr ihtimali ya da zarar riski de gemiyi alana devrolur. Bir geminin ikinci el olarak satılma nedenleri çeşitlidir. Bunlar arasında;

- Belirli yaştaki gemilerin yenilenmesi,
- Gemilerin taşıma faaliyeti için yeterli olmaması,
- Gemi fiyatlarının yakın bir gelecekte düşmesi olasılığı,
- Gemi sahibinin cari işlemleri için acil nakde ihtiyacı olması sayılabilir.

Alıcı açısından da aynı nedenler geçerlidir. Bu neden, ikinci el ticarî gemi piyasasının oluşmasında temel etkenlerdir (Stopford; 1997:96).

### **2.2.3.4. Söküm Piyasası**

Hemen her malın olduğu gibi gemilerin de son alıcıları, gemi hurdacıları yani söküm tersaneleridir. Bu tersanelerin pek çoğu Uzakdoğu'da, Hindistan, Pakistan ve Bangladeş'tedir. Hurda gemi, söküm tersanesine satılmadan önce çoğu zaman nakit spekülörleri tarafından satın alınır. Bu spekülörler, gemileri nakit parayla alıp söküm tersanelerine satarlar. Fiyatlar değişkendir ve pazarlığa açıktır. Pazarlık koşulları, o anda söküm tersanesinde gemi olup olmamasına ve piyasanın hurda metal talebine göre

değişir. Hurdaların büyük bir kısmı küçük imalâthanelerde hammadde olarak veya inşaatlarda kullanılır (Stopford, 1997: 110).

Hurdaya ayrılan gemiler söküm tersanelerine gönderilirler. Hurdaya ayırma kararı, belirli bir gemi ile ilgili olarak uzun vadeli piyasa durumunun kabul edilmesine dayanır, şöyle ki; geminin toplam maliyetiyle getireceği kârın bir karşılaştırması yapılır. Hurdaya ayırma kararı, gemi sahibinin gemi için gelecek ticaret olasılıkları ve kârlılık hakkındaki beklentilerinin olumsuz olduğu bir durumla ilgili olacaktır. Gemi sahipleri için genellikle gemiyi havuza almak veya ikinci el piyasasında satmak gibi başka opsiyonlar da vardır. Eğer gemi, fiziksel ve ekonomik olarak kullanılmaz hale gelmişse yani hurda değeri, potansiyel ticarî değerinden daha yüksekse bu olasılıklar geçersizdir (McConville, 1999: 70).

Geri dönüşüm piyasası denizciliğin oldukça önemli bir parçasıdır. İşleyişi oldukça basittir. Prosedür ikinci el piyasasına benzemekle beraber bu defa müşteriler gemi sahipleri değil hurda tersaneleridir. Bir gemi sahibinin devam eden ticareti içinde satamadığı bir gemisi varsa bu gemiyi gemi söküm piyasasına teklif eder. Genellikle satış, bir broker tarafından ele alınır. Büyük brokerlik işletmelerinin bu piyasa üzerinde uzmanlaşmış söküm birimleri vardır. Bu brokerler, son satışların kaydını tutarlar ve piyasanın içinde olduklarından dolayı kimin ne zaman ne aldığını bilirler. Gemi sahibinden talimat aldığı anda broker, boş ağırlığı, yeri ve ilgili taraflara erişilebilirliği dâhil geminin ayrıntılarını piyasada duyurur (Stopford, 1997: 110).

### **2.3. ULUSLARARASI TİCARET VE DENİZ TAŞIMACILIĞI**

Ulaştırma alanındaki gelişmelerle dünya ticaretindeki değişiklikler sürekli olarak aynı yönlü bir değişim- etkileşim halindedir. Birindeki gelişme diğerini tetiklemekte ve böylece birbirini beslemektedir. 19.yy ın başlarından beri bilinmektedir ulaştırma maliyetlerinin artışı dışarıya mal satışının önündeki önemli engellerden biridir. Tüm ulaştırma modlarındaki teknolojik gelişmeler beraberinde dünya ticarî hacmini olumlu etkilemiştir. Özellikle, uzun mesafeli deniz taşımacılığı, diğer modlara nazaran daha olgun bir yöntem olsa da yine de son dönemlerde deniz ulaştırma teknolojisinde büyük değişiklikler yaşanmış, daha hızlı, bir seferde elleçlenen yükün daha çok olduğu gemiler inşa edilmiştir. Kuru ve sıvı yükler, otomobilleri hem üreten hem taşıyan gemiler

üretilmeye başlanmıştır. Bununla beraber, konteyner bazlı yük taşımacılığı, dünya ticaretini etkileyen oldukça önemli bir gelişmedir.

### **2.3.1. Uluslar arası Deniz Taşımacılığında Temel Yük ve Ağırlık Kavramları**

Deniz ulaştırmasında yaşanan teknolojik gelişme ve dönüşüm farklı hız ve ağırlıkta yük ve gemi modellerini ortaya çıkarmıştır. Denizcilik literatüründeki bu önemli kavramlar aşağıda açıklanmıştır.

#### **2.3.1.1. Deplasman Tonalitosu**

Uluslar arası literatürde “Displacement Tonnage” veya “Tonnes” olarak adlandırılan bu kavram geminin ağırlığını ölçmede kullanılan bir birimdir. Geminin içinde bulunan her şeyiyle olan toplam ağırlığına “Deplasman” adı verilmektedir. Bir geminin ağırlığı onun ne kadar su taşıdığı ile ölçülür. Yani, tartılan bir gemide ilgili ölçme aygıtında okunan birim sözkonusu geminin taşıma ağırlıdır. Buna da “Deplasman Tonalitosu” adı verilmektedir. Taşıma tonalitosu, ağırlığı değişmeyen, yani içine alacağı yük ile daha fazla ağırlaşmayacak olan gemilerde kullanılır (Tümertekin, 1987: 116).

Deplasman tonalitosu daha çok savaş gemilerinin ağırlığını tarif etmek üzere kullanılan bir birimdir. Kendi içinde iki şekilde ifade edilen deplasman tonalitosu ya boş olarak (light) bir ağırlığı ifade eder, ya da yüklü ağırlığını (loaded) ifade eder. Boş kavramının içine teknenin mekanik, ya da elektronik tüm donanımı, tüm makineleri, kazanları, gemide daimi olarak bulunan suyu dâhildir (Akdoğan, 1988: 74).

Deplasman Tonalitosuna geminin boş ağırlıdır da diyebiliriz. Bilindiği gibi, gemilerin ekonomik ömürleri sona erdiğinde hurdaya ayrılmaktadırlar. Gemi söküm işlemlerinde ve geminin hurda değerinin belirlenmesinde bu ağırlık oldukça önemli bir birimdir.

#### **2.3.1.2. Gross Tonalito**

Geminin brüt hacmi, yani geminin tamamının taşıdığı suyun hacmi Gross Tonalito olarak ifade edilir ve bu isimle ölçülür. Gross Tonalito, gerek güverte

altı ve gerek güverte üstü bütün boşlukların toplam hacmidir. Gross Tonalito hesabında bir tonalito 2.832 metre<sup>3</sup>'e eşit bir hacim ölçüsüdür (Tümertekin, 1987: 117). İMEAK (İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri ) Deniz Ticaret Odası Gemi Acenteliği kitabına göre, sözkonusu birim şu şekilde bulunmaktadır. İstisnalar hariç, (tuvaletler, banyolar ve döşek altları) geminin bütün yerlerinin kadem küp olarak hacminin 100'e bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsüdür. (1 tonalito: 100 kadem/ft küp: 2.83 metreküp). (IMEAK Eğitim Yayınları, 2007:50).

### **2.3.1.3. Net Tonalito**

Geminin ticarî olarak kullanılabilen yerlerinin hacmi olup, o geminin yürümesine ve yürütenlerin ihtiyacına ayrılan yerlerin grostonalitodan çıkarılması sonunda geri kalan hacmini gösteren ölçüttür (4490 sayılı Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanunu). Yani, yük ve yolcu taşımaya elverişli olmayan, kazan dairesi, motor dairesi, gemi adamlarının kaldıkları yerler ve benzeri çıkarıldıktan sonra kalan bölümlerin hacmi Net Tonalito'yu vermektedir.

Net Tonalito, çoğu zaman Register Ton olarak da adlandırılır. Örneğin, 12.000 tonilatoluk taşıma ağırlığı olan bir yük gemisinin donanımı 4.000 tonalito ise bunun taşıyabileceği ağırlık yani deadweight tonalitosu 8.000 dir. Yakıt, su ve benzeri malzemeye ait olan 1.000 tonalito, deadweight tonalitodan çıkarıldıktan sonra geriye kalan 7.000 tonalito yük gemisinin taşıyabileceği yükün ağırlığını gösterir. Bu yük gemisinin gross tonalitosu ise, 3.500 ü geçmez (Topuz, 2010: 179).

### **2.3.1.4. Deadweight Ton**

Yüklü deplâsman ile boş deplâsman arasındaki fark, ya da bir diğer deyişle geminin metrik ton olarak en fazla taşıyabileceği ağırlıktır. Bu ağırlığa yükten başka, yakıt, su ve diğer ihtiyaçların toplamı da dâhildir. Deadweight Tonnage; 2240 libre (1016 ton) olarak ölçümlendirilir. DWT olarak kısaltılan bu değer gemi kiralamalarında ayrıca önemlidir çünkü bir diğer ölçü olan Deadweight Cargo Capacity DWT ölçüsünden geminin yakıt, su, yedek parça, yağlama yağları ve kumanya ağırlıklarının çıkarılmasıyla bulunur. Gemi kiralamalarında dikkate alınan değer Cargo Deadweight Ton'dur (Baş, 1997: 57).



### 2.3.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu

Denizyolu ile yapılan taşımacılık dünya ticaretinde en çok tercih edilen yöntemdir. Muhtelif tür ve sınıflardaki gemiler, küresel ölçekteki ticarete en önemli ulaşım araçlarıdır. Günümüzde, dünyada gerçekleşen ticaretin yaklaşık % 90'lık ve Türkiye'deki dış ticaret taşımalarının yaklaşık % 88 lik bölümü yerkürenin % 75 ini oluşturan denizlerde gerçekleşmektedir. Gerek büyük kapasitede yük taşıma özelliği ve gerekse de uzun mesafelerde taşıma maliyetlerinin düşük olması denizyolu taşımacılığını diğer taşıma türlerinden üstün kılmaktadır (Bengisoy, 1986:142)

Denizcilik faaliyetlerinin gelişmesi ile ülkelerarası ticaretin artması arasında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Bu durumun temel nedeni, gerek dünyada ve gerek ülkeler içindeki ticarî faaliyetlerin her yıl önemli ölçüde artmasıdır. Dünya genelinde paylar değişime uğramakla beraber uluslar arası deniz ticarî taşımacılığında yer alan faaliyetler yıldan yıla kararlı bir biçimde artmaktadır. Global ekonomik yapıda ulusların birbirleri ile olan ilişkileri, ihtiyaç duydukları enerji, hammadde ve mamûl haldeki ürünlerin dünyanın herhangi bir yöresinden dış ticaret yoluyla ithalini mümkün hale getirmiştir (Topuz, 2010:183).

Dünya ekonomisinin önemli ölçüde deniz taşımacılığına bağlı olması, denizyolu taşımacılığını lojistiğin en önemli unsurlarından biri haline getirmektedir. Gemilerle yapılan yıllık taşıma miktarı 7 milyar tondan daha fazla olup bu miktarın sürekli olarak artış eğiliminde olduğu bilinmektedir. Denizyolu taşımacılığı, çok büyük sermaye yatırımı gerektiren bir sektördür ve aynı zamanda ekonomik performansın artmasına ve taşıma maliyetlerinin azalmasına da yardımcı olmaktadır (Fagerholt, 2010:465).

Çizelge 2. 3 : Dünya Gemi Ticareti 1988- 2011 (milyon ton)

	Ham Petrol	Petrol Ür.	Demir Cevh.	Kömür	Tahıl	Alüminyum Oksit	Fosfat	Diğer Yükler	Toplam
1988	1042	325	348	304	196	48	44	1368	3675
1989	1120	340	362	321	192	49	41	1435	3860
1990	1190	336	347	342	192	52	35	1483	3977
1991	1247	326	358	369	200	53	31	1526	4110
1992	1313	335	334	371	208	48	29	1583	4221
1993	1356	358	334	367	194	51	27	1632	4339
1994	1403	368	383	383	184	49	29	1707	4506
1995	1415	381	402	423	196	50	30	1815	4712
1996	1466	404	391	435	193	51	31	1935	4906
1997	1519	410	430	460	203	54	32	2060	5168
1998	1535	402	417	473	196	53	31	2065	5172
1999	1550	415	411	482	220	53	30	2135	5296
2000	1608	419	454	523	230	53	28	2280	5595
2001	1592	425	452	565	234	51	29	2305	5653
2002	1588	414	484	570	245	54	30	2435	5820
2003	1673	440	524	619	240	63	29	2545	6133
2004	1754	461	589	664	236	68	31	2690	6493
2005	1784	495	652	710	310	73	30	2666	6720
2006	1851	517	734	754	325	78	30	2906	7195
2007	1888	535	799	798	332	80	31	3109	7572
2008	1930	560	858	830	344	82	31	3296	7931
2009	2007	595	890	870	357	86	32	3150	7987
2010	2075	613	918	905	370	89	33	3290	8293
2011	2137	636	933	940	386	93	35	3310	8470

**Kaynak:** [http:// www.fearnleys.com/asset/83/2pdf](http://www.fearnleys.com/asset/83/2pdf)

Teknolojik gelişmeler ticareti genişletme ve kolaylaştırmakta, ticaretin artması taşımacılık modlarını uyarmakta ve geliştirmektedir. Aynı zamanda taşımacılık faaliyetlerinin ivme kazanması sonucunu da doğurmaktadır. Çizelge 2.3, 1988 ve 2011 yılları arasında dünya gemi ticaretindeki büyümeyi göstermektedir.

Çizelgeden de anlaşıldığı gibi, konjonktürel nedenlerden kaynaklanan bazı düşüşler haricinde, belirtilen zaman aralığında denizyolu ticareti sürekli olarak artış kaydetmiştir. Belirlenen tarih aralığında başta bilgisayar kaynaklı haberleşme teknolojisinde önemli gelişmeler olmuş bu da ulaşım sektörüne olumlu yansımıştır. Uydu haberleşmesi, nakliye taşıtlarının takibi, GPS sistemleri sayesinde alternatif rotalar kullanılabilmiş ve maliyetler önemli ölçüde düşmüştür. Bu tarih aralığında küresel ekonominin yayılma hızı zirve noktalara taşınmış ve bu da başta denizyolu taşımacılığı olmak üzere tüm taşımacılık faaliyetlerinde belirgin artışlara neden olmuştur. Elbette tüm taşımacılık modları içinde maliyet avantajını en yüksek düzeyde sunan Denizyolu Taşımacılığı ilk tercih edilen yöntemdir. Çizelge 2.3’de 2000 yılı verilerinde gözlemlenen gerilemenin temel nedeninin ise, sözkonusu dönemde yaşanan ekonomik kriz olduğu söylenebilir.

Dünya deniz ticaretinde taşınan yüklerin yüzdesel dağılımı ise aşağıda Çizelge 2.4’de belirtilmiştir.

Çizelge 2. 4: Dünya Deniz Ticareti Taşınan Yük Dağılımı.

Yıllar	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit ve Alü	Fosfat	Diğer Yükler	Toplam
1996	29,9	8,2	8,0	8,9	3,9	1,0	0,6	39,4	100,0
1997	29,4	7,9	8,3	8,9	3,9	1,0	0,6	39,9	100,0
1998	29,7	7,8	8,1	9,1	3,8	1,0	0,6	39,9	100,0
1999	29,3	7,8	7,8	9,1	4,2	1,0	0,6	40,3	100,0
2000	28,7	7,5	8,1	9,3	4,1	0,9	0,5	40,8	100,0
2001	28,2	7,5	8,0	10	4,1	0,9	0,5	40,8	100,0
2002	27,3	7,1	8,3	9,8	4,2	0,9	0,5	41,8	100,0
2003	27,3	7,2	8,5	10,1	3,9	1,0	0,5	41,5	100,0
2004	27,5	7,1	9,0	9,9	3,8	1,0	0,5	41,1	100,0
2005	27,4	7,1	9,4	10	3,8	1,0	0,4	40,8	100,0
2006	27,5	7,0	9,6	9,9	3,8	1,0	0,4	40,8	100,0

**Kaynak:** DPT Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)

Çizelge 2.4 verileri göstermektedir ki dünya genelinde deniz taşımacılığında en çok taşınan yük ham petroldür. Bu yüzden de gemi türleri içinde en ağır tonajlı olan tip akaryakıt taşıyan tanker gemileridir. Ortalama olarak % 7,5 seviyelerinde petrol ürünlerinin de taşındığı düşünülürse petrol ve türevlerinin, tüm dünyadaki deniz taşımacılığının yarısına yakın bir kısmını teşkil ettiği söylenebilir.

Dünya deniz ticaretinin ağırlık bazında filo gelişimi, deniz taşımacılığının gelmiş olduğu noktayı gösterecek bir diğer parametredir. Aşağıdaki Çizelge 2.5’de bu unsurlar dikkate alınarak oluşturulmuştur.

Çizelge 2. 5: Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi (milyon DWT)

Yıllar	Tankerler	% payı	Dökme Yük Gemileri	% payı	Kombine Taşıyıcılar	% payı	Diğerleri	% payı	Toplam
2000	289,50	39,32	267,40	36,32	15,20	2,06	185,90	25,25	736,20
2001	296,40	39,29	276,30	36,63	14,60	1,94	191,30	25,36	754,30
2002	290,00	37,86	277,10	36,18	14,10	1,84	205,40	26,82	765,90
2003	294,20	37,57	284,10	36,28	12,80	1,63	214,30	27,37	783,00
2004	305,20	37,67	306,80	37,86	12,20	1,51	189,60	23,40	810,30
2005	322,10	37,67	325,50	38,07	11,70	1,37	200,50	23,45	855,00
2006	344,60	37,74	336,00	36,80	11,60	1,27	213,30	23,36	913,10
2007	363,70	37,33	359,20	36,87	11,20	1,15	232,00	23,81	974,30
2008	352,30	33,79	387,10	37,13	11,20	1,07	251,80	24,15	1042,50
2009	369,00	33,34	415,00	37,50	10,40	0,94	312,30	28,22	1106,70
2010	396,20	33,16	453,40	37,94	9,60	0,80	335,70	28,09	1194,90
2011	413,10	31,81	527,70	40,63	6,80	0,52	351,20	27,04	1298,80
2012	439,00	31,01	609,20	43,03		0,00	367,40	25,95	1415,60

Kaynak: <http://www.platou.com>

Çizelge 2.5’de görüldüğü gibi en fazla artış tanker ve dökme yük gemilerinde olmuştur. Dünya ekonomisindeki hızlı büyüme trendi ve yine ticaretin küreselleşmesinin büyük hızlara erişmesi bunun en önemli nedenidir. Kombine taşımacılık ise sürekli bir düşüş eğilimindedir. Çünkü, kombine taşımacılığın içinde yer alan deniz ulaşımı tüm taşıma modlarının en ciddi alternatifidir. Bu alandaki maliyet avantajı kombine taşımacılığın yapısını bozmuştur, deniz ulaşımı ikâme edici özelliği ile ilk tercih modelidir. Bu çıkarımı şu şekilde de desteklemek mümkündür. Özellikle,

gelişmiş zengin ülkeler, kendi ülkelerinde karayolu taşımacılığının maliyet baskısından kurtulmak için varsa kendi iç sularında mesafe uzatımı için çabalamaktadırlar. Örneğin, Hollanda'da iç suların mesafesinin artırılması için yeni kanallar açılmakta böylece su yolu ile ulaşım faaliyetinin avantajlarından azami düzeyde yararlanılmaya çalışılmaktadır.

Ülke Filolarının DWT bazında sıralaması ise Çizelge 2. 6' da gösterilmiştir.

Çizelge 2. 6: Filoların DWT Bazında Sıralanması

Ülke filolarının DWT Bazında Dünya Sıra.				Ulusal Bayrak			Yabancı Bayrak			Kontrol edilen Toplam filo			2009-08 göre DWT değ.%	Yb. bay.alt.ülke fil.DWT payı
2009	2008	2007	Ülkeler	Adet	1000 Dwt	Ort.Yaş (yıl)	Adet	1000 dwt	Ort. Yaş	Adet	1000 DWT	Ort. Yaş		
1	1	2	Japonya	646	12.024	12,4	3.028	164.353	8,4	3.674	176.377	9,1	9,7	93
2	2	1	Yunanistan	733	54.361	14	2.361	121.123	16,8	3.094	175.485	16,1	-0,1	69
3	3	3	Almanya	442	17.620	9,6	3.034	87.256	8,8	3.476	104.875	8,9	11	83
4	4	4	Çin	1.657	36.237	22,8	1.491	54.955	17	3.148	91.192	20,1	9,8	60
5	12	9	İngiltere	342	13.056	9,4	646	37.783	12,6	988	50.839	11,5	93,9	74
6	5	5	Norveç	453	9.206	16,5	1015	34.443	15,3	1.468	43.650	15,7	-3,3	79
7	6	8	Kore	719	19.330	17	364	18.685	13,8	1.083	38.015	15,9	3,4	49
8	8	6	ABD	217	6.280	26,7	750	28.412	15,9	967	34.692	18,3	5,1	82
9	7	7	Hong Kong	286	17.560	7,9	326	15.074	16,5	614	32.635	12,5	-3,4	46
10	11	11	Singapur	454	16.001	11,5	307	11.436	13,2	622	30.014	13,8	13,9	86
11	9	10	Tayvan	86	4.152	17,9	536	25.862	20,3	761	27.438	15	-2,9	42
12	14	14	İtalya	527	12.757	14,3	218	6.185	16,6	745	18.943	15	12,3	33
13	15	30	Kanada	104	758	28,7	223	16.794	11,4	327	17.552	16,9	5,2	96
14	13	13	Rusya	945	5.104	25,7	473	12.198	20,4	1.418	17.302	24	-0,1	71
15	16	15	Hindistan	347	13.744	15,7	56	2.834	19,9	403	16.577	16,2	5,1	17
16	17	19	Türkiye	520	6.736	18,1	636	8.592	19,7	1.156	15.328	19	16,3	56
17	18	18	Suudi A.	55	1.255	22,9	64	13.335	11,2	119	14.590	16,6	12,9	91
18	21	20	İran	65	1.325	20,4	126	13.201	10,4	191	14.526	13,8	42,4	91
19	19	17	Belçika	68	5.890	11,8	109	6.660	15,5	177	12.550	14,1	8	53
20	10	12	Danimarka	193	4.040	12,6	362	7.710	13,3	555	11.751	13	-55,8	66
21	20	24	Malezya	242	7.289	17	65	3.706	14,1	307	10.996	16,4	2,9	34
22	22	23	Bir.Ar. Em	38	631	17,5	298	8.233	21,2	336	8.864	20,8	3	93
23	25	27	Kıbrıs	123	3.305	8,7	224	4.581	17,9	347	7.886	14,7	20,9	58
24	26	26	Fransa	121	2.870	10,6	164	4.782	11,7	285	7.652	11,2	19,9	63
25	24	25	İsveç	136	1.719	13,2	211	5.566	13,5	347	7.285	13,2	3,8	76
26	23	22	Endonezya	681	4.798	24,7	104	2.078	14,2	78	6.875	23	-4,4	30
27	28	28	Kuveyt	37	3.845	15,1	47	2.578	23,3	84	6.423	14,2	20,9	40
28	27	21	Holanda	426	3.805	9,4	152	2.168	16,6	578	5.973	10,7	2	36

Kaynak: <http://www.denizticaretodasi.org.tr>

Çizelge 2.6’da dikkat çeken bazı hususlar şu şekilde açıklanabilir. Öncelikle ilk dikkat çeken nokta, petrol üreticisi ülkelerin gemi sayılarının oldukça düşük oluşudur. Ulusal Bayrak sayısına göre; Suudi Arabistan 55, İran 65, Birleşik Arap Emirlikleri 38 ve Kuveyt 37 gemi ile listede yer almaktadır. Ancak, gemi sayıları az olsa da gemilerin tanker oluşu bu ülkelerin çok yüksek bir taşıma kapasitesine sahip olduklarını göstermektedir. Bu ülkelerle ilgili dikkat çeken bir diğer özellik de gemilerin ortalama yaşlarının yüksek oluşudur. Yani filoları yaşlı gemilerden oluşmaktadır. Bu da yine gemilerin özelliklerinden kaynaklanan bir durumdur. Tankerlerin, taşıdıkları yükten dolayı uzun süre teknoloji değiştirmeleri gerekmez. Sıvının uygun koşullarda saklanması mümkün olduktan sonra aynı gemi ile uzun yıllar taşımacılık yapılabilir. Ayrıca, tanker gemileri, tüm gemi tipleri içinde maliyeti en yüksek olanlardan biridir. Bu yüzden de filoların hemen yenilenmesi mümkün olmamaktadır.

Çizelge 2.6 verilerinden görüldüğü gibi, dünya ölçeğinde filodaki gemi sayısı ve taşıma kapasitesi açısından ilk sıradaki ülke Japonya’dır. Küresel ekonomideki güçlü yeri, bir ada ülkesi olması, üretim kapasitesinin yüksek oluşu ve dış ticaret fazlası verebilecek kadar yüksek ihracat potansiyeli ile Japonya bu lider konumunu hak etmektedir. Çizelgedeki diğer ülkelerle kıyaslandığında gerek ulusal bayrak altındaki gemilerinin ve gerekse de yabancı bayrak altındaki gemilerinin yaş ortalaması da düşük sayılabilir. İki tip bayrak da dikkate alındığında Japonya’nın kontrol ettiği gemi filosunun ortalama yaşı 9,1’dir. Bu rakam, sıralamada diğer pek çok ülkenin ortalamasının altındadır.

Listede ikinci sırada yer alan ülke Yunanistan’dır. Yaşamış olduğu ekonomik problemlere rağmen, listede ikinci sırada yer bulan bu ülke Japonya’ dan sonra en yüksek taşıma kapasitesine sahiptir. Yabancı bayrak altındaki gemilerinin yaş ortalaması ulusal sicile kayıtlı gemilerden daha yüksek olan Yunanistan’ın esas taşıma kapasitesinin yabancı sicile kayıtlı gemilerden oluştuğu söylenebilir. Dünya deniz ticareti filosu sıralamasındaki ikincilik ünvanına rağmen, Yunanistan ekonomisinin sürekli krizler içinde olması, bu derecenin makroekonomik göstergelere yansıtılmadığını göstermektedir. Bir başka deyişle, off shore ülkelerdeki sicile kayıtlı olan Yunan bandıralı gemilerden elde edilen getiri ekonomiye olumlu bir şekilde yansıtılmamıştır.

Sıralamada İngiltere'nin hızlı bir yükseliş yaşadığı fark edilmektedir. Bir önceki yıl ile taşıdığı yük arasındaki değişikliğe bakıldığında % 93'lük kapasite artışının bu duruma neden olduğu düşünülebilir. Çizelge 2.6'da ayrıca, Avrupa ülkelerinin filolarının daha genç gemilerden oluştuğu gözlemlenmektedir. Belirli kalite standartlarında üretim ve taşımacılık yapan bu ülkelerin aynı standartları filolarının yaşında da uyguladıkları söylenebilir.

Ulusal filosundaki gemilerin yaşı bakımından listede en kötü durumda olan ülke Kanada'dır. Ulusal sicile kayıtlı 104 adet gemisinin ortalama yaşı 28,7 olan Kanada'nın yabancı sicile kayıtlı 327 adet gemisi olup bunların da ortalama yaşı 16,9'dur. Bu verilerle de sözkonusu ülkenin kendi kabotaj hattında görece olarak daha yaşlı gemileri kullandığı, daha genç gemilerinin ise, yabancı sicile kayıtlı olduğu sonucuna varılabilir.

Türkiye'nin durumu ile ilgili olarak da, Çizelge 2.6'ya dâhil ülkelerin pek çoğundan makro ekonomik göstergeler açısından geri durumda olan ülkemizin bu alanda büyük bir potansiyel taşıdığı söylenebilir. Türkiye, her ne kadar pek çok kaynakta, coğrafi konumu nedeniyle denizlerinden yeteri kadar, faydalanamayan bir ülke olarak eleştirilse de, kişi başına düşen milli gelir, istihdam, enflasyon, ihracatın ithalatı karşılama oranı gibi göstergeler açısından olumsuz sayılabilecek verilerine rağmen listede 16. sırada yer bulması, gelişim potansiyeli hakkında ipuçları vermektedir. Denizcilik ile ilgili bakanlık düzeyinde bir örgütlenmeyi bile son yıllarda ancak teşkil edebilmiş Türkiye, bu alanda yatırıma ve hızlı gelişime açık bir ülkedir.

### **2.3.3. Avrupa Birliği ve Deniz Ulaştırma Politikası**

Avrupa Birliği'nin temelini oluşturan anlaşmalardan biri olan Roma Anlaşması, birlik ülkelerinde geçerli olabilecek ortak taşıma politikalarının da milâdı sayılır. O dönemde topluluğun ilgili komisyonu, birlik ülkelerinin uyması gereken temel kuralları düzenlerken, vergilendirmede uyum, taşımanın daha liberal bir yapıya kavuşması ve serbest rekabet ortamının sağlanmasını hedef almıştır.

Birliğin taşıma alanında çalışmalar yapan ilgili komisyonu 1961 yılında bir bildiri yayınlamıştır. Bu bildiriye göre, ulaşımın ve rekabetin serbestleşmesi konusunda üye ülkelerin ortak bir strateji izlemesi tavsiye edilmiştir. Bu bildirinin de birlik ülkeleri arasında uyulacak temel taşıma politikalarının esaslarından olduğu söylenebilir.



Avrupa Birliđi'ne üye ülkelerin hemen tüm ulaştırma tiplerinde 1980'li yılların başından itibaren yaşadıkları gerileme, onları bu alanda ortak strateji geliştirmeye mecbur kılmıştır. Bu yıla kadar uyulması gereken ortak politikalarla ilgili yukarıda anılan ve temel kabul edilebilecek bazı bildirimler ve raporlar hazırlanmış olsa da bunların etkin bir biçimde uygulandığını söylemek mümkün değildir. 1980'li yıllardaki ciddi dūřüşler, konunun daha büyük bir ciddiyetle ele alınmasını sağlamış ve esasları daha belirgin, yaptırım gücü ile desteklenmiş yeni politikaların belirlenmesini zorunlu kılmıştır.

Birlik ülkelerinin politika belirleme çalışmalarında denizcilik ve deniz taşımacılığına özel bir önem verilmiştir. Böylece, ulaştırmada ve özellikle denizcilik alanında uyulacak kurallar ile ilgili politika ulaştırma sürecinde yeni bir döneme girilmiştir. Avrupa Birliği'nin ilgili komisyonu, denizcilik sanayisini destekleyici kararlar da almıştır. Bu komisyonun temellerini oluşturduğu ortak denizcilik politikası üçlü denizcilik paketi adı altında üç aşamada gerçekleşmiştir. Buna göre birinci aşama;

1986- 1989 yılları arasındaki süreci kapsar. Birinci aşama olan bu pakette aşağıdaki kurallar kabul edilmiştir (Deniz Ticaret Odası, 1994: 83).

- 4055/86 Sayılı Karar: Birliğe üye ülkeler arasında veya üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasında deniz ulaştırması için denizcilikle ilgili hizmetlerin sağlanmasında serbestlik prensibi.
- 4056/86 Sayılı Karar: Birlik içinde veya dışında deniz ulaştırmada rekabet kurallarına Roma Anlaşması çerçevesinde uyulması prensibi.
- 4057/86 Sayılı Karar: Birlik ülkelerinde düzenli hat taşımacılığının, üçüncü ülkelerin fiyatları düşürmesiyle haksız rekabet oluşturmasına karşı korunması prensibi.
- 4058/86 Sayılı Karar: Açık denizlerde yapılan taşımacılıkta üçüncü ülkelere karşı birliğin denizcilik firmalarının düzenli hat, yolcu taşımacılığı, dökme yük ve tarifersiz taşımacılık alanlarında korunarak koordineli hareket oluşturulması prensibi.

Birinci aşamada alınan kararların daha çok birlik ülkeleri ile üçüncü ülkeler arasındaki ilişkileri düzenlediği anlaşılmaktadır. Yine, 1994 yılında yayınlanan Deniz Ticaret Odası raporuna göre (Deniz Ticaret Odası, 1994: 86) ikinci aşamada alınan kararlar ise aşağıdaki gibidir.

- AB filosu için tek bayrak uygulaması “EUROS”. Bu uygulamanın temel amacı yabancı sicile doğan eğilimin tersine çevrilmesidir. 1980 li yıllardan itibaren tüm taşıma modlarında düşüşler yaşayan Avrupa ülkelerinin bu kayıplarının altında yatan temel neden, kolay bayrak ve açık sicil uygulamasıdır. Filolarında ciddi düşüşler yaşayan Avrupa ülkeleri, ortak politika belirlerken bu alanda da düzenleme yapma ihtiyacı hissetmişlerdir. Böylece, açık sicile kayan gemileri tekrar ulusal filolarına dâhil ederek ekonomik kayıpların önüne geçilmesi düşünülmüştür. Ortak sicil beraberinde ortak kurullarla işlevsel olacağından EUROS ile beraber denizciliğin kalitesinin de artırılması bir diğer hedefidir.
- Kabotaj Haklarının Korunması: Birlik içinde EUROS ile beraber ortak sicil uygulanacak olsa da yine de ülkelerin her birinin kendi kabotaj sınırları içinde deniz ulaşımının korunması ilke edinilmiştir. Farklı ölçekte pek çok ülkeden oluşan birlik, doğabilecek rekabet sorunlarından dolayı sıkıntı yaşamamak için bu alanda düzenleme yapmak zorunda kalmıştır.
- Liman Devlet Kontrolü: Normal koşullarda limanı ziyaret eden ülke gemilerinin, limanı ziyaret edilen ülkenin yapmış olduğu düzenlemelere riayet etmesi gerekir. Her ülkenin kendi kabotaj sınırlarındaki limanlara uğrayan yabancı bayraklı gemiler hakkında yasal işlem yapma yetkisi vardır. Birlik, bu konuda da üye ülkelerin hak ve menfaatlerini koruyacak şekilde ortak bir düzenleme içeren politikaların uygulanmasını kabul eder.

Üçüncü aşama ise, 1992 yılından bugüne kadar olan zaman aralığını ifade eder. Birlik; 1996 yılında yeni bir politika manifestosu yayınlamıştır. Bu belge “Yeni Bir Denizcilik Stratejisine Doğru” adını taşımaktadır ve denizcilikte kalitenin artırılmasına yöneliktir. Belgede anılan altı temel konu aşağıdaki gibidir:

- İnsan unsuru: Gemi adamları ve tersane çalışanlarının çalışma ortamlarında belirli bir kalitenin standartlaşmasını hedeflemektedir,
- Yolcu gemilerinin daha güvenilir hale getirilmesi,
- Gemilerin neden olduğu kirliliğe karşı denizlerin ve iç suların korunması,
- Deniz işletmelerinde kalitenin artırılması,
- Uluslar arası kurulların uygulanması,

- Emniyetli trafik akışının sağlanması. (Deniz Ticaret Odası, 1994: 87)

## 2.4. TÜRKİYE' DE DENİZYOLU İLE YÜK TAŞIMACILIĞI

Türk toplumunda denizyolu ile yük taşımacılığının geçmişine bakıldığında, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden itibaren ele almak yararlı olacaktır. Özellikle kapütilyasyonlar yüzünden durma noktasına gelen denizcilik faaliyetleri neticesinde Türkler'e ait bir deniz ticaret filosunun varlığından bile söz etmek mümkün değildir. Denizciliğin bu derece göz ardı edilmesi sadece sivil amaçlı gemi filosunu değil savunma amaçlı donanmayı bile unutturmuştur. Bilindiği gibi I. Dünya Savaşı patlak verdiği zaman Osmanlı Donanması, Haliç'te çürümeye terk edilmiş bir haldedir.

Cumhuriyet'in ilânına kadar geçen sürede limanlarımız arasında kabotaj hakkı tamamen kaybedilmiş durumdadır. Mevcut limanların işletilmesi ve bu limanlar arasında seyir hakkı neredeyse tamamen Yunanlılar'ın elindedir.

Cumhuriyet'in ilânı ile beraber Osmanlı'dan yeni Cumhuriyet'e bazı deniz ulaşım araçları intikâl etmiştir. Farklı muhteviyatta bu araçların toplam adedi 88 olup intikâl eden bu filonun motorla çalışan kesiminin toplam taşıma kapasitesi 11 bin gros tondur. Daha sonra Lozan Antlaşması ile kapütilyasyonlar tamamen kaldırılmıştır ancak denizcilik ve taşımacılıkla ilgili bazı faaliyetlerin aksamaması ayrıca Osmanlı'dan intikal eden deniz araçlarının eski ve yetersiz oluşu nedeniyle 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanunu ilân edilinceye kadar yabancıların Türk karasularındaki faaliyetlerine izin verilmiştir (Sevimay, 1992: 11).

Cumhuriyet'in ilânından sonra her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da reform çalışmaları başlatılmıştır. Kabotaj Kanunu bu doğrultuda çok önemli bir stratejik adımdır. Savaş meydanlarında kazanılan zaferin ekonomik alanda da taçlandırılmasını zaruri gören Cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk, kendi karasularımızda seyir ve ticaret yapma hakkının ulusal menfaatler için ne kadar zaruri olduğunu gördüğü için denizcilik alanında öncelikli olarak bu kanunun kabulünü sağlamıştır. Tâkip eden süreçte ulusal kaynak henüz birikme aşamasında olduğu için Cumhuriyet'in ilânından II. Dünya Savaşı'na kadar geçen zamanda, ulaştırma ve denizcilik alanında daha çok altyapının oluşturulması ve hukuk düzeninin oturtulmasına gayret edilmiştir. Araya giren savaş yıllarında ekmeğin bile karne ile satıldığı dönemler yaşandığından denizcilik alanında yine büyük atılımlar yapılamamıştır.

Türk Deniz Ticaret Filosu'nun asıl gelişim gösterdiği dönem 1980 sonrasıdır. Bu yıla gelene kadar 2.765.000 ton taşıma kapasitesine ulaşılmış olduğu halde (Baran, 1982: 45) bu rakam 1982 yılına gelindiğinde neredeyse iki kat artar ve 4.105.996 tona ulaşır (Deniz Sektör Raporu, 1992: 125). Bu artışın iki büyük nedeni olduğu söylenebilir. Bunlardan birincisi, serbest piyasa ekonomisine giriş sürecinin milâdı olan bu yıllarda tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektöründe de yaşanan serbestleşme hareketleridir. Teşviklerin ve piyasaya giriş- çıkışların artması beraberinde sektörün de büyümesi sonucunu doğurmuştur. İkinci bir neden olarak da, 21 Ocak 1982 tarih ve 17581 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 12 Ocak 1982 tarih ve 2581 sayılı "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki" kanundur. Bu kanun, gemi imalâtı, satın alınması ve kiralanmasını kolaylaştırmıştır.

Günümüzde dünya deniz ticaretinde önemli boyutlarda artışlar yaşanmaktadır, özellikle de son yıllarda Çin' in dünya ticaretindeki yerinin genişlemesi armatörlerin filo yenileme taleplerinde öngörülemeyen konjonktürel bir patlama meydana getirmiştir. Bu süreçten ülkemiz de etkilenmiş, gerek deniz ticareti ve gerekse de gemi imalatında artışlar yaşanmıştır.

#### **2.4.1. Ticarî Deniz Taşımacılığının Türk Ekonomisindeki Yeri**

Türkiye gelişmekte olan bir ülkedir ve kalkınma hızını artırabilmek, muasır medeniyet seviyesine çıkarabilmek için elindeki kaynakların tamamından azami derecede faydalanabilmesi gerekmektedir. Coğrafi konumuna bakıldığında bu kalkınma hızına erişebilmesi için elinde bulunan en önemli kayaklardan birinin üç tarafını çeviren denizleri olduğu görülmektedir. Bu yüzden ekonomik gelişiminde deniz ticaret filosunun ayrı bir önemi bulunmaktadır. Bu alanda hızlı bir gelişim gösterilirse döviz girdisi sağlanması, nitelikli istihdam gücü tedarik edilmesi, ihracatın artırılması mümkün olabilecektir. Öyleyse, ulusal ekonominin gelişimi için denizciliğin ve deniz ticaret filosunun geliştirilmesinin gerektiğini söylemek doğru bir tespit olur. Nüfus artış hızının istihdam artış imkânlarından yüksek olduğu, dış borcun artarak devam ettiği ve dış ticaret açıklarının sürekli bir yükseliş eğiliminde olduğu düşünülürse, tüm bu makroekonomik sorunların çözümü için henüz gelişmekte olan denizcilik sektörümüzün halâ bakir bir alan olarak beklediği kabul edilebilir.

Dünya üzerinde kıtaların coğrafik olarak dağılımı incelendiğinde birbirlerinden denizlerle ayrılmış, adeta okyanuslarca hapsolünmüş büyük adalar şeklinde olduğu görölür. Kıtaların birbirlerinden büyük denizlerle ayrılması çok çeşitli noktalar arasında doğal ulaşım ağlarının doğmasına neden olmuştur. Bir bakıma böyle bir ayırım değişik kutuplar arasında ekonomik ilişkilerin doğmasını sağlamıştır. Günümüzde dünya ticaretinin ton x mil bazında % 99'u ve parasal değer cinsinden ise % 80'i denizyolu ile taşınmaktadır (Branch, 2008: 19).

Türkiye'deki gelişmeler ise, dünyadaki oluşumlardan bazı yönlerden farklılıklar göstermektedir. 1997 yılı içinde dış ticaret yüklerimizin ton bazında %90'ının denizyolu ile taşınması bu alanda dünya ile paralel bir gelişme izlediğimizi gösterse de; üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde ülke içi yolcu ve yük taşımalarında denizyollarından yeterli şekilde istifade ettiğimiz söylenemez. Kabotaj taşımalarında Türkiye kadar uygun denizleri bulunmayan Almanya, Fransa ve Hollanda çok yüksek maliyetlere katlanarak nehirlerini suni su kanalları ile birleştirirken; Türkiye, hiçbir fazladan masraf gerektirmemesine rağmen denizlerini yeterince kullanamamaktadır (Başer: 1998: 49).

Asya ve Avrupa arasında bir köprü görevi gören Türkiye, son yıllarda yaşanan kayda değer ekonomik gelişmeler sayesinde dikkatleri üzerine çekmeyi başarabilmiştir. Kuzey- Güney ve Doğu- Batı arasında bir köprü görevi gören Türk limanları ülkenin lojistik faaliyetlerinin etkinliği açısından hayati bir önem taşımaktadır. Türkiye, lojistik faaliyetleri açısından stratejik bir konuma sahip olmasına rağmen farklı büyüklüklerde yaklaşık 160 limanından hala yeterince faydalanamamaktadır. Bu limanlar kamu ve özel sektör tarafından işletilmektedir. Ancak, son yıllarda yapılan düzenlemelerle kamu limanlarının özelleştirme çalışmalarının sonuna gelindiği görölmektedir.

Türkiye İstatistik Kurumu'nun verilerine göre 2011 yılında Türk dış ticaret taşımalarında ihracatın yaklaşık % 80'i ve ithalatın yaklaşık % 90'ı toplamda ise % 88'i (ithalat daha fazla olduğu için) denizyolu ile yapılmaktadır. Dış ticaretin çok büyük çoğunluğu denizyolu ile taşınmaktadır ancak taşıma faaliyetlerinin büyük kısmı yabancı bayrak siciline kayıtlı Türk gemileri ve doğrudan yabancı bandıralı gemiler tarafından gerçekleştirilmektedir. Yani Türk bayraklı gemilerin taşımacılık faaliyetlerinden almış oldukları pay azalmaktadır. 1995 yılında ithalatın % 42'si ve ihracatın % 39'u Türk bayraklı gemilerle yapılırken günümüzde bu oran ithalat için yaklaşık % 27 ve ihracat için yaklaşık % 21'dir. Buradan anlaşılmalıdır ki, yabancı sicile ve yabancı bandıralı

gemilere çok yüksek rakamlarla Navlun bedeli ödenmektedir. Bu yüzden, navlun giderlerinin artmaması için filonu geliştirilmesi ve devlete ait yüklerin taşınmasında ulusal sicile kayıtlı gemilere öncelik verilmesi yönünde adımlar atılması gerekmektedir (DPT, 2011: 20).

Çizelge 2. 7: Dış Ticaret Taşımaları (İthalat Ve İhracat Yüklerinin Yıllık Gelişimi/Ton)

YIL	İhracat			İthalat		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
2003	12.816.745	33.237.787	46.054.532	30.864.220	72.566.760	103.430.982
2004	12.665.413	42.453.148	55.118.561	29.240.530	91.802.850	121.043.378
2005	11.297.612	43.196.613	54.494.225	31.577.200	94.591.910	126.169.107
2006	9.821.582	53.490.396	63.311.988	32.794.140	106.612.200	139.406.306
2007	9.804.237	58.856.033	68.660.270	27.187.900	126.211.500	153.399.349
2008	10.654.842	62.590.435	73.245.187	21.151.230	130.402.500	151.553.750
2009	9.578.520	64.191.843	73.770.263	20.387.050	119.475.100	139.862.090
2010	10.216.020	58.513.021	68.729.041	22.218.040	122.813.450	145.031.490
2011	12.310.810	69.311.840	81.622.650	27.030.150	133.246.200	160.276.350

**Kaynak:** Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2012). Deniz Ticareti İstatistikleri, <http://denizcilik.gov.tr/dm/yayinlar/istatistik.pdf> (erişim: 20.02.2013).

Çizelge 2. 8: Dış Ticaret Taşımaları Güncel Veriler

İSTATİSTİK TÜRÜ	2012 yılının ilk 2 ayı	2013 yılının ilk 2 ayı	Değişim (%)	Değişim yönü
Türk Deniz Ticaret Filosu-1000 GRT üzeri	9.400.364	9.963.000	4,4	+
Türk Deniz Ticaret Filosu-500 GRT üzeri	9.683.600	10.096.470	4,3	+
Türk Deniz Ticaret Filosu-300 GRT üzeri	9.752.922	10.160.788	4,3	+
Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayısı	10.329	10.900	4,3	+
Dış Ticaret Taşımaları (ton)	41.434.341	42.458.000	2,5	+

**Kaynak:** Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2012). Deniz Ticareti İstatistikleri, <http://denizcilik.gov.tr/dm/yayinlar/istatistik.pdf> (erişim: 20.02.2013).

Çizelge 2.7 ve Çizelge 2.8'de görüldüğü gibi Türk dış ticaretinin önemli bir bölümü yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınmaktadır. Bu önemli bir Navlun gideri anlamına gelmektedir. Pek çok ülkede genellikle özel sektöre ait olan genç filolar ulusal sicili terk etmekte, vergi vb pek çok maliyet avantajı sağlayan farklı uluslara sicil kaydı yaptırmaktadırlar. Bu yüzden, yaşlı ve genelde küçük tonajlı gemilerden oluşan Türk bayraklı filoların taşıdığı yük düşük kalmaktadır.

Türk Denizcilik Sektörü, sanayi üretimi açısından lokomotif kabul edilebilecek bir sektördür ve sahip olduğu güçlü denizcilik şirketleri sayesinde ekonomiye önemli katkılar sağlamaktadır. Türk limanlarının hemen hepsinde limandan yükleme veya limandan boşaltma kolaylığı sağlaması için demiryolu bulunmaktadır. Türkiye’de mevcut belli başlı limanlarda 2009 rakamlarıyla yılda 2 milyon ton mal depolanmaktadır ve 46 milyon ton yük taşınmaktadır (International Transport Forum, 2009:6).

Türkiye limanlarından yeterli ölçüde yararlanamamaktadır. Korkmaz’ın (Korkmaz, 2012:105) 2012 yılında yapmış olduğu bir çalışma, Türk limanlarına giriş-

çıkış yapan gemi sayısının ekonomik büyümeye etkisini ortaya koymaya yöneliktir. Buna göre, 2004-2010 yılları arasında Türk limanlarına ticarî amaçlı uğrayan gemi sayısının sanayi üretim endeksini ve toplam ticareti pozitif yönlü olarak etkilediği belirlenmiştir.

Sonuç olarak, ülkenin ekonomik kalkınması, küresel ticarete payının artırılması ve uluslar arası rekabette geri kalmaması için ulusal deniz taşımacılık filomuzun artırılması gerekmektedir. Bunun için de ticaretin gelişmesi ile beraber tersanelerimizin de geliştirilmesi bir zorunluluktur. Bu aynı zamanda istihdam sorunlarına da kalıcı bir çözüm bulmak demektir.

#### **2.4.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yapısal Analizi**

Mevcut gemilerimizin sayısı, tonajları ve tipleri çalışacakları hatlara göre seçilmemiştir. Günün tekniği açısından da modern değildirler. Jeopolitik yönden gelişmeye ve geliştirilmesine uygun olan ülkemiz deniz ticaretine gerekli önem verildiği takdirde döviz tasarrufu yanında ödemeler dengesi açıklarını karşılayan bir emniyet sübabı görevini görebilir. Ülke ekonomisi yönünden ele alındığında da petrole bağımlı olan ülkemiz, uluslar arası deniz taşımacılığı sayesinde maliyetlerde bir azalma sağlayabilir (Çakıcı, 2011: 32).

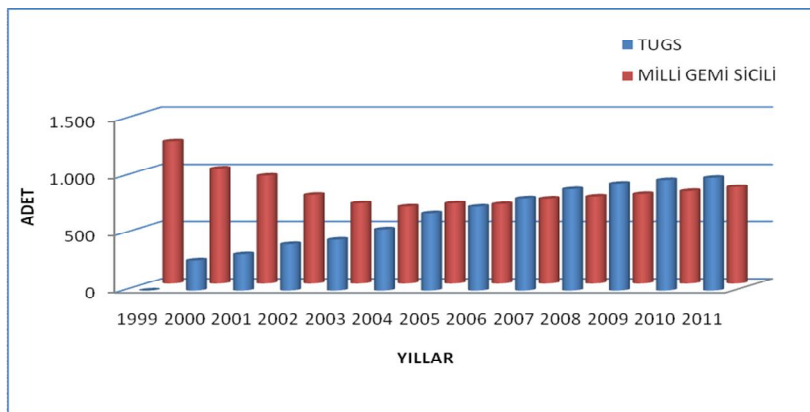
Çizelge 2.9 ve Şekil 2.3 Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü Gemi Sicil ve İstatistik Daire Başkanlığından alınmıştır.



Çizelge 2. 9: Yıl Bazında Türk Ticarî Filo Gelişimi (adet olarak)

Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi (150GT ve Üzeri Gemiler)			
YIL	TUGS	MİLLİ GEMİ SİCİLİ	TOPLAM
1999	0	1.242	1.242
2000	264	1.006	1.270
2001	316	945	1.261
2002	408	777	1.185
2003	446	702	1.148
2004	535	674	1.209
2005	677	702	1.379
2006	734	695	1.429
2007	807	744	1.551
2008	887	762	1.649
2009	936	784	1.720
2010	967	810	1.777
2011	987	845	1.832

**Kaynak:** Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti İstatistikleri, <http://denizcilik.gov.tr/dm/yayinlar/istatistik.pdf> (erişim: 20.02.2013).



Şekil 2. 3: Türk Ticarî Filosu Bayrak Dağılımı

**Kaynak:** <http://denizcilik.gov.tr/dm/yayinlar/istatistik.pdf>

Çizelge 2.9 Türk uyruğunda olup yabancı sicile kayıtlı olan gemilerle doğrudan ulusal sicile bağlı olan gemilerin 150 Gros Ton ve üzeri olmak kaydıyla mevcut sayılarını vermektedir. Görüldüğü gibi ulusal sicile kayıtlı olan gemi sayısı 1999- 2004 yılları arasında sürekli olarak gerilemiş yani yabancı sicile doğru hızlı bir kopma yaşanmıştır. Daha önce de belirtilen avantajlardan faydalanmak isteyen Türk siciline sahip gemi sahipleri yabancı bayrak siciline dâhil olmuşlardır. 2004 yılından 2009 yılına kadar yerinde sayan ulusal sicile kayıtlı gemi sayısı 2010- 2011 yıllarında küçük de olsa bir artış yaşamıştır. Ancak, aynı şeyleri yabancı sicile kayıtlı Türk uyruklu gemiler için söylemek mümkün değildir. 1999 yılından başlamak kaydıyla yabancı sicile hızlı bir kaçış olmuş ve bu trend 2011 yılı dahil olmak üzere süreklilik arz etmiştir.

Her ne kadar dünya deniz ticaret filusunda ilk 30 ülke arasında yer alıp potansiyel arz eden bir konumda kendimizi değerlendirmiş olsak da ölçek ekonomisi açısından yaklaştığımızda bu sektörde hala çok büyük israf içinde olduğumuzu söylemek yerinde olacaktır. Deniz kaynağından yeterince yararlanamadığımız, özellikle Yunanistan ile karşılaştırıldığımızda apaçık ortadadır. Nüfus potansiyelimizin %20'sine sahip bu ülkeden deniz kaynağı açısından bir eksiğimiz olmamakla beraber, jeopolitik açıdan geçiş noktasında oluşumuzu ticarete ve beraberinde de denizciliğe yansıtamadığımız bir gerçektir. Filo yetersizliği sebebiyle dış ticaretimizin oldukça küçük bir kısmı ulusal sicile kayıtlı gemilerle taşınabilmektedir. İthalat ve İhracat malların taşınmasında Türk bandıralı gemilerin daha etkili olması için bu sektöre yeterli kaynak, hibe ve teşvik desteği sağlanmalıdır. Özellikle de yabancı sicile kaçışın durdurulması için gerekli özendirici tedbirlerin alınması şarttır.

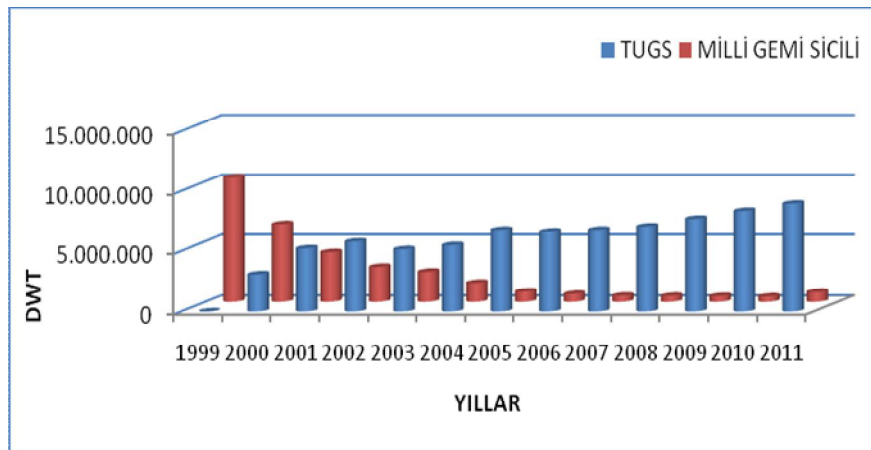
Türk deniz ticaret filusunun yıllar bazında değişimine bakıldığında özel sektöre ait gemi sayısının sürekli bir artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu artış aynı zamanda tonaj açısından da geçerlidir. Ancak, bu artışlar dünya taşımacılığında geçerli olan tonaja ulaşmaktan uzaktır. Tonajdaki artış filo sayısındaki artıştan daha yüksektir. Bunun sebebi, zaman içerisinde gelişen teknoloji ile beraber gemi yapım tekniklerindeki gelişmeler ve buna bağlı olarak meydana gelen gemi başına taşıma kapasitelerindeki artıştır (Topuz, 2010:188).

Çizelge 2.10 ve şekil 2.4'te ise DWT Bazında ticari filomuzun TUGS ve Milli Sicil olarak ayrımı gösterilmiştir. 2011 yılına kadar milli sicilden kaçış yine farkedilmektedir.

Çizelge 2. 10: Türk Ticarî Filosu Yıl Bazında Gelişim (Taşıma Ağırlığı)

Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi (150GT ve Üzeri Gemiler)			
YIL	TUGS	Millî Gemi Sicili	TOPLAM
1999	0	10.322.000	10.322.000
2000	3.076.711	6.412.612	9.489.323
2001	5.216.867	4.090.220	9.307.087
2002	5.781.255	2.884.320	8.665.575
2003	5.145.251	2.481.596	7.626.847
2004	5.486.076	1.568.854	7.054.930
2005	6.753.346	849.944	7.603.290
2006	6.612.967	658.083	7.271.050
2007	6.758.218	511.523	7.269.741
2008	7.031.012	490.907	7.521.919
2009	7.674.388	476.200	8.150.588
2010	8.334.764	438.387	8.773.151
2011	8.950.157	808.779	9.758.936

**Kaynak:** Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (Deniz Ticareti İstatistikleri, <http://denizcilik.gov.tr/dm/yayinlar/istatistik.pdf> (erişim: 22.02.2013)).



Şekil 2. 4: Türk Ticarî Filosu Taşıma Kapasitesi Gelişim

Çizelge 2.11 ise, 2008 yılından günümüze Türk deniz ticaret filosunun ağırlık (DWT), gemi türü ve adet cinsinden değişimini göstermektedir. Buna göre, son dört yıllık zaman periyodunda 150 gross ton ve üzeri kuru yük gemi sayısında azalma

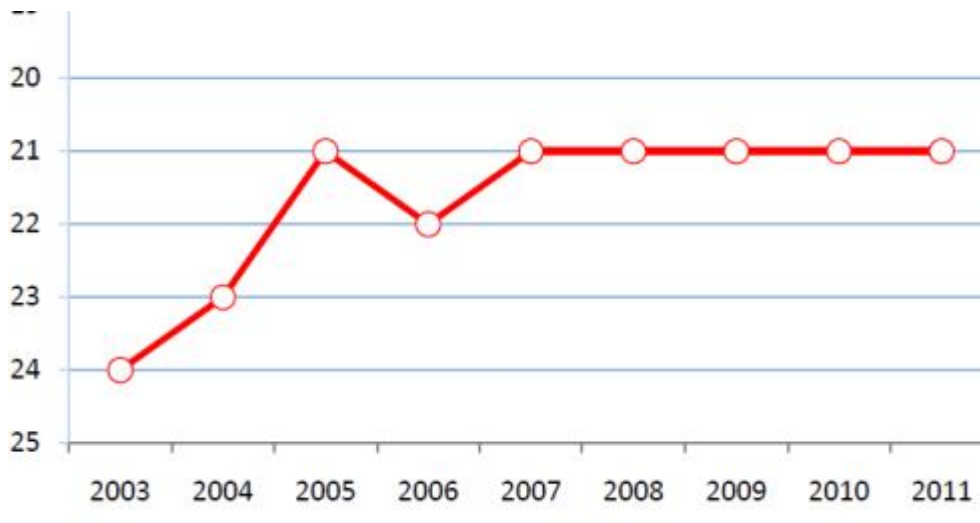
olmuştur. Aynı ağırlık cinsinden dökme yük gemisi, konteyner gemileri ve konteyner-yük gemilerinin sayısında ise, bir artış gözlenmektedir. Bunlar haricinde kalan gemi tiplerinde ise büyük değişiklikler olmamakla beraber genel olarak ve yılda yıla küçük bir artış eğiliminin olduğu gözlenmektedir.

Çizelge 2. 11: Yıllar İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre DWT ve Adet Gelişimi ( X1000 / 150GT ve Üzeri Gemiler, 30'lu Grup )

GEMİ CİNSİ (30'LU GRUP)	YILLAR							
	2008		2009		2010		2011	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri	430	1.547.329	431	1.550.319	422	1.514.872	416	1.523.871
Dökme Yük Gemileri	97	3.427.040	100	3.633.125	106	4.189.277	115	4.987.983
Konteyner Gemileri	40	542.572	42	592.060	42	620.959	44	718.463
Konteyner / Kuruyük Gemileri	18	134.945	23	169.417	27	204.467	26	195.473
Konteyner Ro-Ro	1	6.261	1	6.261	1	6.261	0	0
Ro-Ro Gemileri (Sadece Araç)	25	141.910	30	171.701	26	172.101	25	170.923
Ro-Ro / Yolcu Gemisi (Feri)	54	75.619	54	59.939	60	72.689	63	74.704
Tren Ferisi / Ro-Ro	4	7.566	4	7.566	4	7.566	8	8.326
Ham Petrol Tankerleri	3	467.372	2	303.622	2	303.167	2	303.167
Akaryakıt- İşlenmiş Ürün- Tankerleri	95	582.968	88	720.519	88	679.264	89	798.304
Kimyevi Madde Tankerleri	76	432.016	98	764.405	99	847.795	94	813.684
Lpg / Lng Tankerleri	7	27.906	6	25.888	6	25.888	7	34.568
Asfalt Tankerleri	1	1.862	2	4.632	1	2.770	1	2.770
Bitkisel Hayvansal Yağ Tankeri	1	518	1	518	1	518	1	518
Su Tankerleri	15	6.894	15	6.592	16	8.080	15	7.590
Yolcu Gemileri	83	11.876	85	9.632	88	9.582	90	9.617
Feribot (Yolcu-Araba-Kuruyük)	35	5.860	37	7.226	40	10.330	41	12.427
Şehir Hatları Deniz Otobüsü- Sadece Yolcu	19	1.531	25	1.531	26	1.617	24	1.207
Şehir Hatları Deniz Otobüsü - Yolcu/Araç	2	0	2	0	2	0	2	185
Yolcu Motorları	59	999	67	1.115	74	1.116	64	613
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri- Sadece Yolcu	0	0	0	0	0	0	0	0
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri - Yolcu / Araç	1	72	1	72	0	0	0	0

Balıkçı Gemileri	201	28.370	205	28.409	209	27.915	216	8.759
Römorkörler	112	3.088	113	3.088	109	3.088	111	2.711
Hizmet Gemileri	76	62.045	77	47.722	80	59.001	86	74.643
Bilimsel Araştırma Gemileri	5	0	5	0	6	0	5	0
Deniz Araçları	94	2.846	107	2.826	118	2.586	123	5.261
Yüzer Havuz / Vinç	30	0	33	0	36	0	40	287
Ticarî Yat	49	2.197	51	2.125	57	2.100	66	2.100
Özel Yat	16	277	17	277	31	141	58	781
<b>TOPLAM</b>	<b>1.64</b>	<b>7.521.91</b>	<b>1.72</b>	<b>8.150.58</b>	<b>1.77</b>	<b>8.773.15</b>	<b>1.83</b>	<b>9.758.93</b>
	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>6</b>

Kaynak: Deniz Ticaret Odası Denizcilik İst. ([www.denzticaretodasi.org.tr/istatistikler](http://www.denzticaretodasi.org.tr/istatistikler), erişim: 13.04.2013)



Şekil 2. 5: Türk Ticarî Filosu (Yaş )

Kaynak: DTO, istatistikler (<http://www.denzticaretodasi.org.tr/istatistikler>, erişim: 13.04.2013)

### 2.4.3. Türk Karasularında Kabotaj Taşımacılığı

Bir ülkenin kendi liman ve iskeleleri arasında Kabotaj Kanunu gereğince kendi bayrağı çekili gemiler ile yapılan denizyolu taşımalarına Kabotaj Taşımaları denir

(Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Yıllık Raporu, 2010: 3). Bu, tüm bağımsız uluslar için temel haklardan biridir.

Deniz taşımacılığı, diğer tüm taşımacılık modlarından daha ucuz ve birim yükün taşınması açısından düşünüldüğünde havayolu ile taşımadan sonra daha hızlıdır. Ancak ulaştırma politikalarında denizyolu ile taşımacılık gerektiği gibi değerlendirilmediğinden karayolu ile taşımacılık her zaman öncelikli taşıma modu olmuştur. Günümüzde Avrupa ülkeleri, imkânları dâhilinde iç kesimlerinde de su yolları oluşturmakta, taşımacılık faaliyetlerini bu alana kaydırmaya çalışmaktadırlar. Örneğin, Hollanda da yeni kanallar yapılmakta ve karayolu ile taşımacılığın yükü iyice azaltılmaya çalışılmaktadır. Bunun hem çevreye ve hem de ekonomiye çok büyük yararları olmaktadır.

Türkiye, karayolu ile taşımacılığın öncelikli olarak tercih edildiği bir ülkedir. Bir yarımada ülkesi olmasına rağmen taşımacılık faaliyetlerinde kendi kıyılarından yeterince yararlanamamaktadır. En ucuz ve ekonomik taşıma sistemi olan deniz taşımacılığının ülkemiz ithalat ve ihracat taşımalarında bu derece büyük ağırlığı olmasına karşın kabotaj taşımacılığı % 3,6 gibi çok düşük bir orandadır (DPT, 2013: 1).

Türkiye, 8333 km lik sahil şeridi, Akdeniz, Karadeniz, Ege ve Avrupa ile içi içe suyolları ile deniz taşımacılığında büyük potansiyele sahip bir ülkedir. Ancak, taşımacılık faaliyetlerinde karayolunun daha çok tercih edilmesi, bugüne kadar gelen süreçte uygulanan ulaştırma politikalarında denizyoluna gereken önemin verilmemesi, kabotaj hattı taşımalarında da Türkiye'ye geri bırakmıştır.

Suyolu taşımacılığı Türkiye için bedava bir kaynaktır. Diğer modlarda ise, çok yüksek maliyetler sözkonusudur. Örneğin, demiryolu yapımı kilometre başına ortalama bir milyon dolara, iki milyon dolardan başlayan otoyol inşa maliyetleri ise, viyadük gibi uygulamalarla 12 milyon dolara çıkabilmektedir. 150 km lik bir otoyolun maliyeti bir milyar doları bulurken hızlı ve modern bir feribotun maliyeti yaklaşık 25 milyon dolardır. Üstelik düz bir hat üzerinde seyir eden bir feribotun hızı, birim yakıt tüketimi, birim taşıma kapasitesi daha yüksek ve ayrıca riski de son derece düşüktür. Böyle olmasına rağmen, ulaştırma politikalarında denizciliğin hep ihmal edilmesi yüzünden ulusal sınırlarımız içindeki su yolu taşımacılığı maalesef gelişmemiştir (Şener, 2006: 4).

Kabotaj hattımızda yolcu ve araç taşımacılığı Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ), İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) ve Bursa Deniz Otobüsleri (BUDO) tarafından yapılmaktadır. Bunlardan başka çoğunlukla iç hat olmak üzere taşımacılık yapan çeşitli özel kuruluşlar da bulunmaktadır. TDİ, 2005 yılında özelleştirilmiştir. Mevcut filosu satılmış, ya da çeşitli kurumlara devredilmiştir. Kendi bünyesinde bir adet feribot ve 8 adet araba vapuru bulunmaktadır. Bünyesindeki araçlar başta İDO olmak üzere, bir kısmı Deniz Ticaret Odasına bağlı bir konsorsiyuma ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmiştir. İçlerinde yabancı bayrak siciline geçip uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde bulunanlar da vardır (<http://www.denizticaretodasi.org.tr>).

Türkiye'de kabotaj hattında yolcu ve araç taşımacılığı yapılan hatlar şu şekilde sıralanabilir (Topuz, 2010: 195).

- KARADENİZ BÖLGESİ
  - İstanbul/ Rize (Karadeniz Hattı)
- EGE BÖLGESİ
  - İstanbul/ İzmir
  - Çanakkale/ Gökçeada
  - Çanakkale/ Kabatepe,
- AKDENİZ BÖLGESİ
  - İstanbul/ Alanya
  - Mersin- Kıbrıs
  - Alanya- Kıbrıs
- MARMARA
  - İstanbul/ Marmara Adası/ Avşa
  - İstanbul/ Bandırma
  - İstanbul/ İmralı/ Mudanya
  - İstanbul/ Karabiga
  - Tekirdağ/ Erdek/ Marmara Adası/ Avşa

Kent içi deniz ulaşımı ise; İstanbul, İzmir, İzmit ve Çanakkale şehirlerinde yapılmaktadır. Ayrıca, Van Gölü, Atatürk Baraj Gölü, Keban Baraj Gölü ve Karakaya Barajlarında da iç su ulaştırma faaliyetleri devam etmektedir.

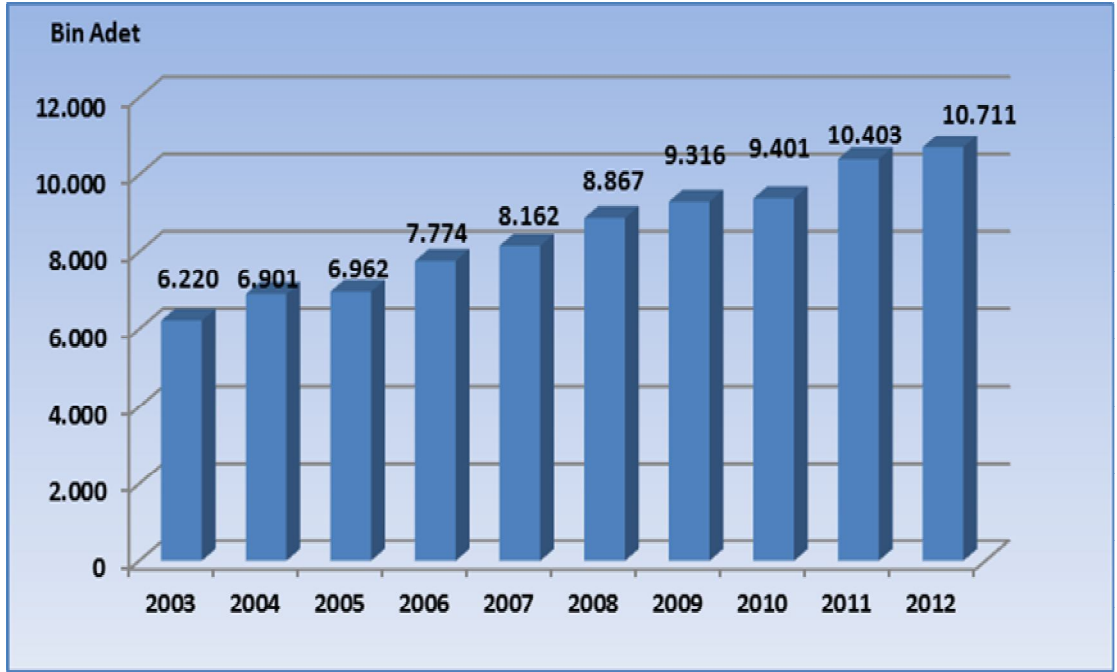
Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2003- 2012 yılları arasındaki Kabotaj Hattı araç ve yolcu sayılarını ve yüzdesel değişimlerini de yayınlamıştır. Çizelge 2.12, adı geçen kurumun web adresinden alınmıştır.

Çizelge 2. 12: 2003-2012 Kabotaj Hattı Araç Taşınması Yüzdesel Değişim

Yıl	Araç (Adet)	2003–2012 Artış	Araç (Adet X Mil)	2003-2012 Artış
2003	6.219.645	72%	35.880.927	117%
2004	6.900.922		40.835.592	
2005	6.961.643		42.294.836	
2006	7.773.689		51.978.669	
2007	8.161.999		59.942.527	
2008	8.866.797		82.950.808	
2009	9.315.772		82.580.396	
2010	9.400.735		83.607.444	
2011	10.402.917		83.283.519	
2012	10.710.645		77.785.568	

**Kaynak:** Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. Deniz Ticareti İstatistikleri.



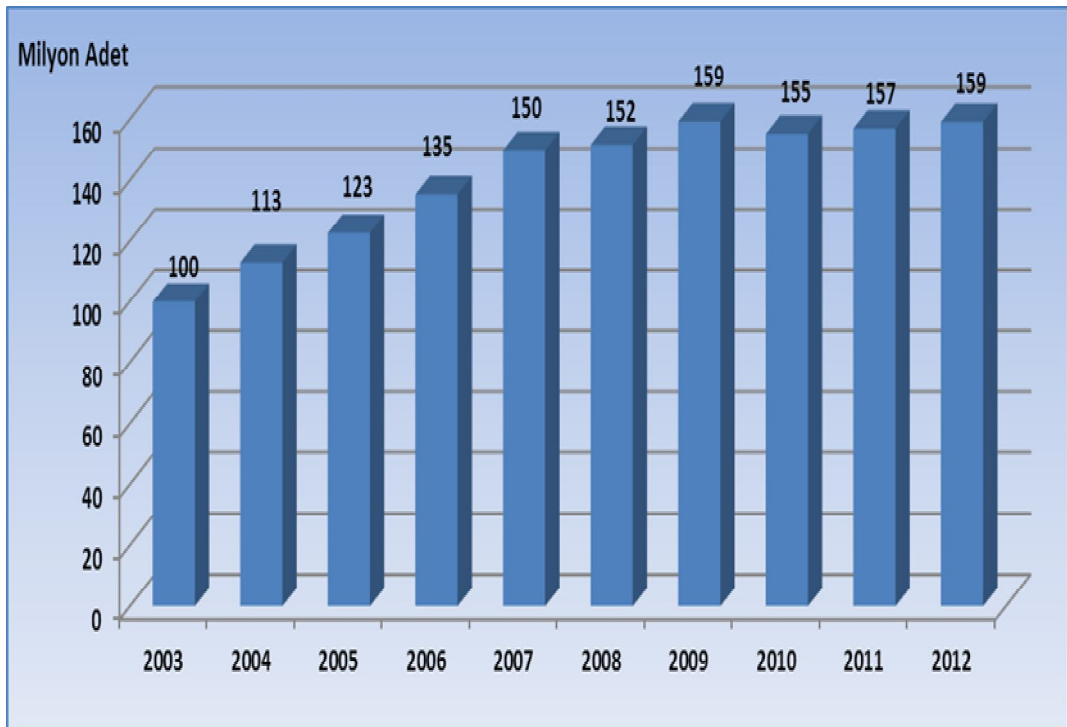


Şekil 2. 6: 2003- 2012 Kabotaj Hattı Araç Taşıma Sütun

Çizelge 2. 13: 2003- 2012 Kabotaj Hattı yolcu taşıma yüzdesel değişim

Yıl	Yolcu (Adet)	2003–2012 Artış	Yolcu x Mil	2003-2012 Artış
2003	99.825.813	59%	550.524.602	43%
2004	112.816.094		621.484.444	
2005	122.661.230		670.751.087	
2006	135.348.554		752.889.731	
2007	149.824.929		842.975.355	
2008	151.645.639		847.917.253	
2009	159.194.370		886.609.389	
2010	155.172.103		850.532.610	
2011	156.968.095		848.418.350	
2012	159.076.921		787.572.051	

**Kaynak:** Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2012). Deniz Ticareti İstatistikleri, <http://denizcilik.gov.tr/dm/yayinlar/istatistik.pdf> (erişim: 28.02.2013).



Şekil 2. 7: 2003- 2012 Kabotaj Hattı yolcu taşıma sütun

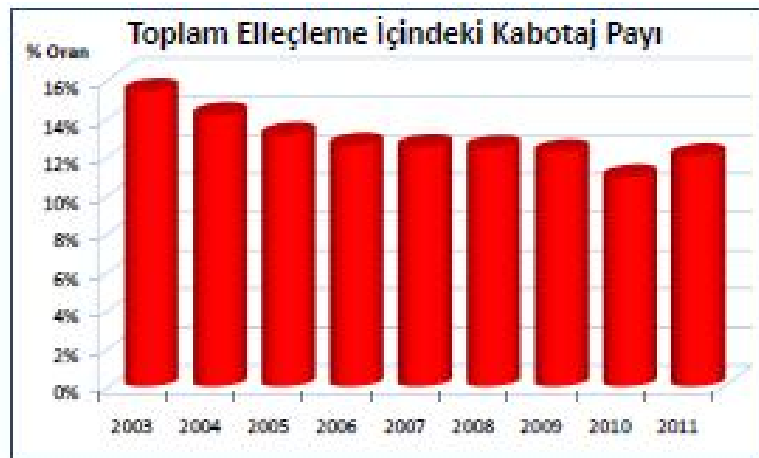
Çizelge 2.12, 2.13 ve Şekil 2.6, 2.7’den de görüldüğü gibi 2003 ve 2012 yılları arasında gerek araç taşımalarında ve gerekse de yolcu taşımalarında sürekli bir artış trendi yaşanmıştır. Nüfus artış hızı, büyük şehirler dışındaki istihdam olanaklarında bir değişiklik olmaması, batı illerine olan hareketliliğin devamına neden olmuştur. Nüfus yoğunluğunun en yüksek olduğu illerin çoğunun denize kıyısı olan şehirler olması, taşımacılıkta görülen artışın nedeni olarak kabul edilebilir.

Yolcu taşınmasına dair veriler yükseliş trendinin 2009 yılında zirve noktasına ulaştığını göstermektedir. Bilindiği gibi 2008 yılında ABD merkezli bir ekonomik kriz yaşanmıştır. Küresel ekonomik yapı içinde birbirine bir şekilde bağımlı olan ekonomiler bu krizden etkilenmiştir. Krizin Türkiye’deki yansıması olarak 2009 yılından itibaren görülen yavaşlama ve küçük de olsa gerileme hareketini tesbit edebiliriz.



Şekil 2. 8: Kabotaj Hattı Elleçlemesi

Kaynak: <http://www.ubak.gov.tr>



Şekil 2. 9: Toplam Elleçleme İçindeki Payı

Kaynak: <http://www.ubak.gov.tr>

#### 2.4.4. Türk Karasularında Uluslar Arası Taşımacılık

Uluslar arası taşımalar, ülkemiz limanlarında yüklenen ve boşaltılan ihracat ve ithalat yükleri yanında, limanlarımızdan yüklenen ve boşaltılan başka ülkelere ait transit yükler ve ülkemiz dışında üçüncü ülkelerin limanları arasında deniz ticaret filomuza ait gemilerle yapılan taşımaları kapsamaktadır (Deniz Ticaret Odası, 1994: 149). Ro- Ro gemileri ile yapılan araç taşımaları da buna dâhildir. Bu taşımaya kısaca Türkiye'nin dış ticaret taşıması denilebilir.

Çizelge 2. 14: 1999/2008 arası Limanlarımızda Elleçlenen Yük Miktarı

YIL	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM ELLEÇLENEN KONTEYNER	TRANSİT	GENEL TOPLAM
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam			
1999	22.061	497.149	519.210	33.937	467.731	501.668	1.020.878	365	1.021.243
2000	27.200	547.315	574.515	29.606	534.406	564.012	1.138.527	88	1.138.615
2001	30.586	491.806	522.392	32.909	368.819	401.728	924.120	36	924.156
2002	46.330	942.643	988.973	35.984	928.257	964.241	1.953.214	0	1.953.214
2003	58.766	1.174.016	1.232.782	39.072	1.110.670	1.149.742	2.382.524	110.226	2.492.750
2004	20.682	1.490.066	1.510.748	13.334	1.409.945	1.423.279	2.934.027	176.271	3.110.298
2005	6.579	1.598.450	1.605.029	8.167	1.577.932	1.586.099	3.191.128	173.138	3.364.266
2006	14.008	1.809.433	1.823.441	6.913	1.840.649	1.847.562	3.671.003	184.921	3.855.924
2007	34.005	2.152.014	2.186.019	27.128	2.224.653	2.251.781	4.437.800	120.427	4.558.227
2008	86.867	2.429.820	2.516.687	82.934	2.474.773	2.557.707	5.074.394	117.353	5.191.747

**Kaynak:** Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2012).

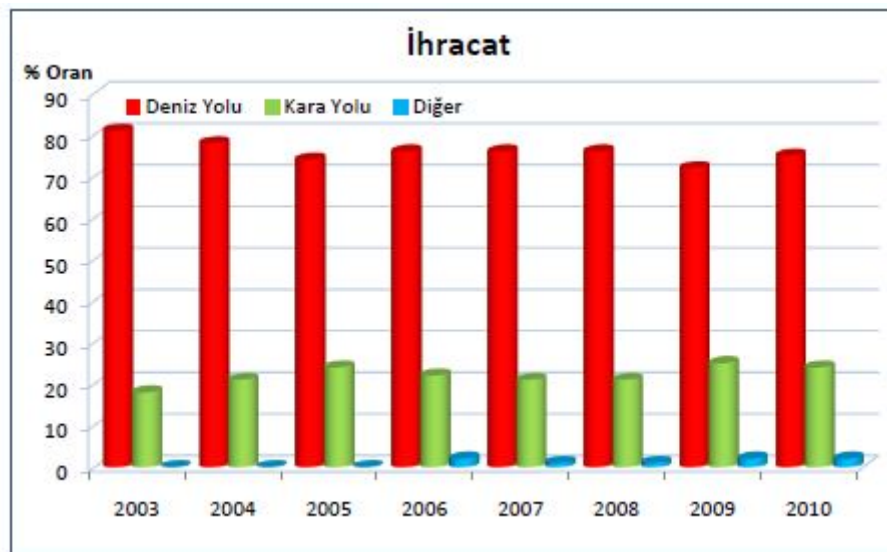
Deniz Ticareti İstatistikleri, <http://denizcilik.gov.tr/dm/yayinlar/istatistik.pdf>

Çizelge 2.14, Türkiye'nin 1999/ 2008 yılları arasında limanlarında gerçekleşen uluslar arası taşımalara ait yük elleçlemesine aittir. Çizelgeye kabotaj taşımacılığı verileri de dâhildir ve limanlarımıza uğrayan gemilerle yapılan toplam elleçleme çizelgede ve Şekil 2.8 ile Şekil 2.9 da ayrı ayrı ele alınmıştır. Çizelge 2.14, Şekil 2.8 ve Şekil 2.9 verileri bakanlığın resmî web sitesinden elde edilmiştir.

Çizelge 2.14'de en çok dikkat çeken husus, daha önce de belirtildiği kabotaj hattı taşımacılığının uluslar arası taşımacılık verileri ile kıyaslandığında oldukça düşük

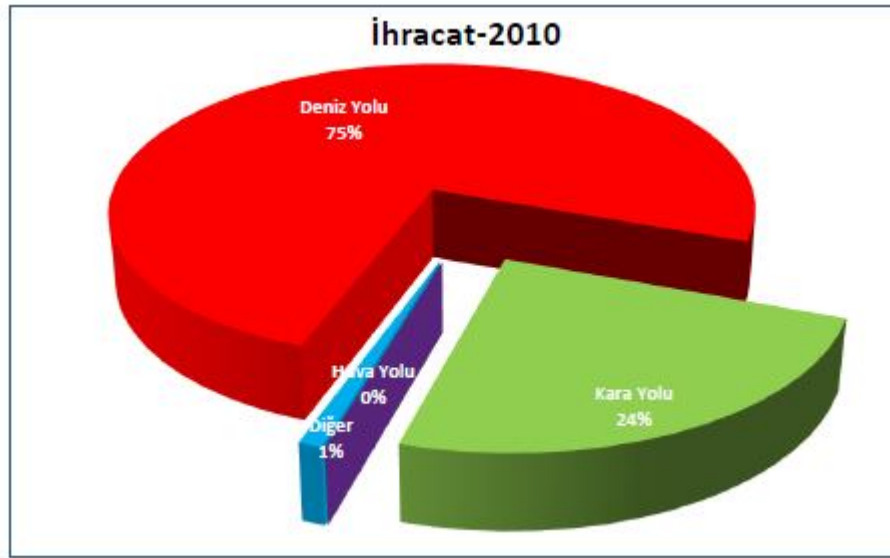
kalmasıdır. Bu durumun temel sebebi karayolu ağırlıklı olarak oluşturulan ulaştırma politikalarıdır. Avrupa standartları dâhilinde bir karayolunun üç yılda bir yenilenmesi gerekmektedir. Ancak, bir geminin ekonomik ömrü 40 yıldan fazla olabilmektedir. Dolayısıyla, bu kadar pahalı bir ulaşım modu olan karayolunun, denizyolu ulaşımının önünde bir engel oluşturduğu bile söylenebilir.

Türkiye'nin tüm denizyolu taşımalarında Türk Bayraklı gemilerinin payı son 10 yıl dikkate alındığında ihracatta % 17 ve ithalatta % 22 seviyelerindedir. Bununla beraber yabancı bayraklı gemilerin payı ise ihracatta % 83 ve ithalatta % 78 civarındadır. Taşımacılık faaliyetlerinde yurtdışına kaçan gelir bu oranda ülke GSMH'sını da eritmektedir. Türkiye, sürekli olarak dış ticaret açıkları veren bir ülkedir. Yaşadığımız dönem itibariyle Cumhuriyet tarihimizin rekor seviyede dış ticaret açıkları sözkonusudur. İhracatımızın ithalatı karşılama oranının yetersizliği gibi taşımacılıkta da ulusal bayraklı gemilerimizden elde edilen gelir, dışarıya ödediğimizden çok azdır.



Şekil 2. 10: Türkiye’de 2003-2010 Yılları Arasında İhracatın Yollara Göre Taşınması

Kaynak: <http://www.ubak.gov.tr>



Şekil 2. 11: Türkiye’de 2010 Yıllı İhracatın Yollara Göre Taşınması

Kaynak: <http://www.ubak.gov.tr>



Şekil 2. 12: Denizyolu İhracat Yüklerini Taşıyan Araçların Dağılımı

Kaynak: <http://www.ubak.gov.tr>



Şekil 2. 13: İhracat Yüklerini Taşıyan Araçların Bayraklarına Göre Dağılım

Kaynak: <http://www.ubak.gov.tr>

Şekil 2.10 ve 2.11’de Türkiye’nin gerçekleştirdiği dış ticaretin ne kadarlık kısmının denizyolu ile taşındığı görülmektedir. Şekillerden de anlaşıldığı üzere ihracatın yaklaşık % 80’lik bölümü denizyolu ile taşınmaktadır ve trend değişmemiştir. Başta maliyet avantajı olmak üzere pek çok açıdan daha uygun bir taşıma modu olan deniz yolunun Türkiye için de birincil derecede önemli olduğu anlaşılmaktadır. Kaynak olarak Ulaştırma Bakanlığı Resmî web adresi kullanılmıştır.

Şekil 2.12 ise ihracatın taşınmasında başvurulan öncelikli yöntem olan deniz taşımacılığının ne kadarlık kısmının ulusal bayrak taşıyan gemilerle gerçekleştirildiğini göstermektedir. Buna göre, 2003 yılında denizyolu ile yapılan ihracat taşımalarının % 20’lik kısmı ulusal sicile kayıtlı gemilerle gerçekleştirilmiş kalan % 80’lik kısmında ise yabancı bayraklı gemiler kullanılmıştır. 2010 yılına gelindiğinde ulusal sicil tercihinde çok küçük, bir iki puanlık artış olsa da bu son derece yetersiz bir değişikliktir. İhracatın % 80’lik kısmını yabancı sicil gemilerine taşıtırken ödenen navlun milli gelirden önemli bir kayıptır. Şekil 2.13 ise tüm taşıma modları kullanıldığında ihracatın ne kadarlık kısmının ulusal taşıma araçları ile yapıldığını göstermektedir. Şekiller, Ulaştırma Bakanlığı Resmî web adresinden derlenmiştir.

#### 2.4.5. Türkiye' deki Önemli Limanlar

Deniz ticaretinin başladığı ve bittiği noktalar olan ve deniz hattı ile kara hattının kesişim bölgesinde bulunan limanların ülkenin sosyoekonomik yapısı üzerinde büyük etkisi vardır. Türkiye'nin kıyı uzunlukları, Anadolu Kıyısı 6480 km, Trakya Kıyısı 786 km ve Adalar Kıyısı 1067 km olmak üzere toplam 8333 km.dir. Bu sahil şeridinde küçük çapta olanlar hariç yaklaşık 300 adet liman ve iskele tipi kıyı tesisi bulunmaktadır. Türk Denizcilik İşletmeleri verilerine göre yapı şekilleri ve fonksiyonları açısından liman, iskele, yat marina, balıkçı barınağı ve çekek yeri olan bu tesislerden;

- 12 adet liman ve iskele Türk Denizcilik İşletmeleri tarafından,
- 7 liman TCDD tarafından,
- 2 liman Tüpraş tarafından,
- 2 liman Türk Demir Çelik İşletmeleri tarafından,
- 2 liman Türkiye Taşkömürü Kurumu tarafından,
- 20 liman ve iskele ait oldukları kamu kurumları tarafından,
- 50 liman ve iskele belediye ve il özel idareleri tarafından,
- 59 liman ve iskele özel sektör tarafından,
- 13 yat limanı Turizm Bankası ve belediyelerce müştereken,
- 128 balıkçı barınağı kooperatifler, belediyeler ve il özel idareleri tarafından işletilmektedir (<http://www.tdi.gov.tr>)

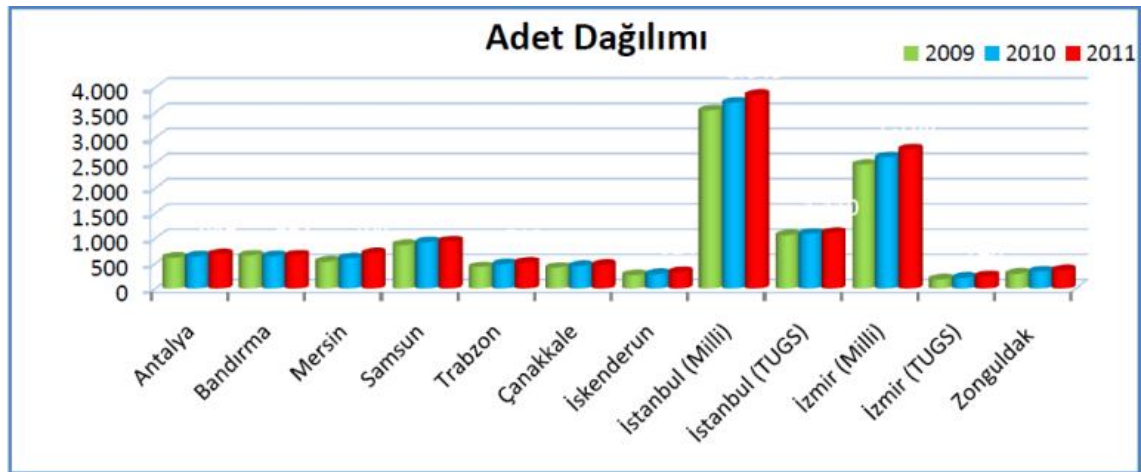
Çizelge 2.15 en önemli limanlarımızda, liman siciline kayıtlı gemilerin ağırlık bazında dağılımını, Şekil 2.14 ise yine bu limanlar göz önünde bulundurularak kayıtlı gemi adedini göstermektedir. Buna göre, beklendiği gibi ağırlık bazında en büyük limanlarımız İzmir ve İstanbul limanlarıdır. Sırasıyla diğer önemli limanlar; Samsun, Bandırma, Antalya ve Mersin'dir. Bu limanların temel özelliği TCDD bağlantılı olmalarıdır. Şekil 2.14 verileri ise yine ağırlık bazında olduğu gibi adet bazında da İstanbul ve İzmir limanlarının ilk sırayı aldıklarını göstermektedir.



Çizelge 2. 15: Liman Siciline Kayıtlı Gemiler

Gemi Sicil Limanı	ADET			GT			DWT		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Antalya	617	639	689	30.016	31.036	32.377	1.969	1.927	2.147
Bandırma	657	644	661	35.011	34.120	33.742	2.652	2.292	2.434
Mersin	542	605	704	22.840	21.127	20.356	9.450	6.383	5.737
Samsun	870	918	938	27.345	28.885	30.564	948	1.424	1467
Trabzon	428	483	519	27.008	29.009	30.681	12.287	12.248	10.976
Çanakkale	414	452	471	11.089	10.985	10.765	2.528	2.855	2.703
İskenderun	270	291	324	7.362	18.363	18.499	194	279	276
İstanbul (Milli)	3.539	3.694	3.848	760.626	792.126	987.923	364.128	413.314	723.324
İstanbul (TUGS)	1.062	1.087	1.110	4.899.748	5.162.073	5.521.063	7.051.541	7.553.076	8.179.052
İzmir (Milli)	2.464	2.609	2.766	194.766	127.069	172.978	123.049	37.170	96.769
İzmir (TUGS)	189	216	246	436.494	563.519	555.984	625.066	784.572	774.225
Zonguldak	297	338	368	8.334	8.219	8.514	525	270	378
TOPLAM	11.353	12.019	12.644	6.460.693	7.047.632	7.423.447	8.194.339	8.902.508	9.799.487

Kaynak: <http://www.denizticaretodasi.org.tr>



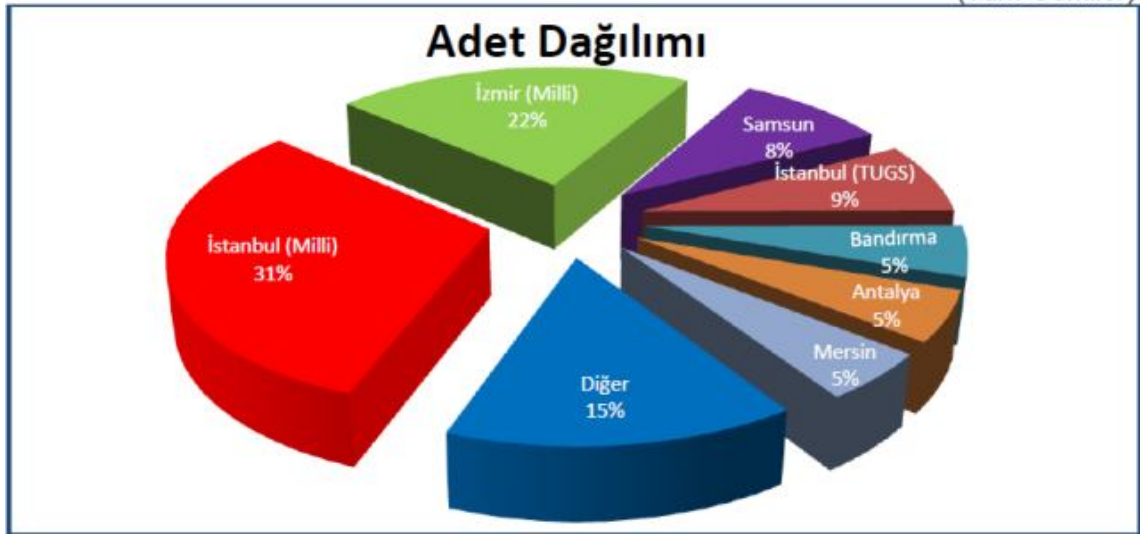
Şekil 2. 14: İllere Göre Liman Siciline Kayıtlı Gemiler

Kaynak: <http://www.dto.org.tr>

Devletçe işletilen genel amaçlı 12 kamu limanından demiryolu ile bağlantılı olan Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin, İskenderun ve Samsun Limanları TCDD Genel Müdürlüğü, İstanbul, Trabzon, İzmir (Feribot) Limanları ile Gökçeada,

Kabatepe, Çanakkale, Dikili, Çeşme, Güllük, Marmaris, Alanya Kıyı Tesisleri Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi tarafından işletilmektedir.(<http://www.tdi.gov.tr>)

Şekil 2.15, 2.14'ün il bazında pasta grafiği halindedir. Ulusal sicile kayıtlı gemilerin en başta İstanbul ve İzmir limanlarında bulunduğunu göstermektedir. Limanlarımıza kayıtlı tüm gemiler içinde %53'lük oran bu iki limana aittir. Kaynak olarak Deniz Ticaret Odası yıllık istatistik verileri alınmıştır.



Şekil 2. 15: İllere Göre TUGS ve Millî Sicile Kayıtlı Gemi Adet Dağılımı

Kaynak: <http://www.denizticaretodasi.org.tr>

TCDD limanları aynı zamanda birinci sınıf gümrük kapısıdır ve devletin ana karayolu ağı üzerinde olmaları ve uluslararası hava alanlarına yakınlıkları dolayısıyla denizyolu- demiryolu kombine taşımacılığı için mükemmel konumdadır. Avrupa'dan Türkiye'ye ve Ortadoğu ülkelerine yönelik demiryolu ile yapılan transit taşımaların Sirkeci ile Haydarpaşa limanı arasında işletilen demiryolu feribotları ve TCDD'ye devredilen Van Gölü işletmesindeki feribotlar ile Asya- Avrupa bağlantıları sağlanmaktadır.

TCDD'ye ait 7 limanın toplam rıhtım uzunluğu 16.000 metre, gemi kabul kapasitesi 16.500 adet/yıl, yük elleçleme kapasitesi 27 milyon ton/yıl karışık eşya, stok kapasitesi 34 milyon ton ve konteynır stoklama kapasitesi ise 1 milyon TEU'nun üzerindedir. TCDD'nin işlettiği limanlardan Haydarpaşa, İzmir ve Mersin limanlarında konteynır terminalleri mevcut olup Haydarpaşa limanında 4, İzmir limanında 4 ve Mersin limanında 3 adet konteynır vinci hizmet vermektedir (<http://www.tdi.gov.tr>)

Limanlara yönelik özelleştirme faaliyetlerinin başlamasından hemen önce, 1996 yılında, toplam rıhtım uzunluğu 11.103 metresi yıllık elleçleme kapasitesi 14,8 milyon ton, gemi kabul kapasitesi 17.133 adet/yıl ve depolama kapasitesi ise, 10.871.000 ton/yıl olan TDİ limanlarının özelleştirmeler neticesinde toplam rıhtım uzunluğu 5.622 metre, yıllık elleçleme kapasitesi 4,4 milyon ton, gemi kabul kapasitesi 12.935 adet/yıl ve depoalama kapasitesi ise, 3.193.000 ton/yıl a düşmüştür (<http://www.oib.gov.tr>).

Türk Denizcilik İşletmelerince işletilmekte olan Antalya, Kuşadası, Tekirdağ, Trabzon, Hopa, Rize, Giresun, Ordu ve Sinop limanları Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca “Limanların İşletme Hakkının Devri” yöntemiyle özelleştirilmeleri için ihaleye çıkarılmış ve ihale sonucunda;

- Tekirdağ Limanı Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş’ne,
- Rize Limanı, Riport Rize Limanı Yatırım A.Ş’ne,
- Hopa Limanı, Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmesi A.Ş’ne,
- Giresun Limanı, Çakıroğlu Giresun Liman İşletmesi A.Ş’ne,
- Ordu Limanı, Çakıroğlu Ordu Liman İşletmesi A.Ş’ne,
- Sinop Limanı, Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A.Ş’ne,
- Antalya Limanı ise, Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş’ne verilmiş bulunmaktadır.

Gemport, Ambarlı Liman Tesisleri, Kumcular Kooperatifi Terminali, Mardaş A.Ş. Terminali, Armaport (Armatörler A.Ş.) Terminali, Anadolu Çimento A.Ş. Terminali, Soyak A.Ş. Terminali, Total Oil Akaryakıt Platformu, Sedef, Poliport, Alemdar, Solventaş, Yazıcı, Zeyport özel sektör tarafından işletilen önemli limanlardandır (<http://www.oib.gov.tr>). Diğer özel sektör limanları Çizelge 2.16’da belirtilmiştir.

Çizelge 2. 16: Türkiye’de Özel Liman ve İskeleler

LİMAN/İSKELE	RIHTIM BOYU (M)	İŞLETEN	MEVKİİ	BÖLGESİ
Akçansa Çimento	310	Akçansa Çim.A.Ş	Ambarlı	Marmara
Akçansa Çimento	903	Akçansa Çim.A.Ş	Çanakkale	Ege(kuzey)
Rize	985	Riport Rize Liman ve Yatırım A.Ş	Rize	Karadeniz
Tekirdağ	350	Akport Tekirdağ Liman İşl. A.Ş.	Tekirdağ	Marmara
Aksa	270	Aksa Kimya A.Ş	Yalova	Marmara
Solventaş	180	Solventaş T.A.Ş	Gebze	Marmara
Sinop	380	Çakıroğlu A.Ş	Sinop	Karadeniz
Akport	1107	Akport Tekirdağ Liman İşl. A.Ş	Tekirdağ	Marmara
Rota	203	Körfez Gemi A.Ş	Körfez	Marmara
Alemdar	727	Alemdar Dil İskelesi A.Ş	Gebze	Marmara
Altintel Melamin	440	Altintel Metal A.Ş	İzmit	Marmara
Yarımca Gübretaş	100	Gübre Fab. TAŞ	Körfez	Marmara
Anadolu Çimento	480	Anadolu Çimento A.Ş/Itelcement	Ambarlı	Marmara
Antalya	2459	Ortadoğu Antalya Liman İşl.A.Ş	Antalya	Akdeniz
Pürsan	422	Um.Den. San.A.Ş	Gölcük	Marmara
Armaport	1209	Armatörler Liman İşl. A.Ş	Ambarlı	Marmara
Transtürk	90	Transtürk Kimya AŞ	İzmit	Marmara
Aslan Çimento	250	Aslan Çimento A.Ş	Gebze	Marmara
Aygaz	2800	Aygaz A.Ş	Yarımca	Marmara
Shell	280	Shell Derince Tesisleri	Derince	Marmara

**Kaynak:** DPT VIII.Kalkınma Plânı Raporu

Çizelge 2.16’da görüldüğü gibi limanlarımız daha çok Marmara Bölgesindedir. Üretimin önemli kısmının bu bölgede olması bu sonucu doğurmuştur.

Özel sektöre ait pek çok limanda genel yükleme ve boşaltma yapılabilmekte, konteyner elleçlemesi ise, İzmit Körfezi, Gemlik Körfezi ve Ambarlı’daki özel liman ve iskelelerde yapılmaktadır. Ancak, Türkiye’de konteyner yükleme ve taşımacılığı, özellikle TCDD’nin işlettiği limanlarda gerçekleşmektedir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE' DE DENİZ ULAŞIM SEKTÖRÜNDEKİ FİRMALARIN GEMİ ALIMLARINDA KAYNAK TEMİNİ POLİTİKALARI

Yüzyıllar boyunca dünya nüfusu sürekli olarak artmış, artan bu nüfus ihtiyaçların da artışı şeklinde tüm piyasalara yansımıştır. Bunun sonucunda üretim ağırlıklı ekonomik yapı dünya konjonktürüne hakim olmuş, dış ticaretin zenginleşmenin en önemli unsurlarından olduğu anlaşılmıştır. Firmalar, gelirlerini artırabilmek için sürekli olarak daha fazla mal ve hizmet üretme çabası içindedirler. Ancak bu artış her zaman mevcut kaynaklarla sağlanamayabilir. Tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektöründe de faaliyetlerin fonlanabilmesi için bazen kaynaklar yetersiz kalabilmektedir

#### 3.1. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE GEMİ FİNANSMAN YÖNTEMLERİ

İşletmeler her zaman faaliyet hacmini artırmak için kaynak ihtiyacı hissetmezler. Bazen cari işlemlerin de finansı için kaynak gerekebilir. Daha çok kasa kolaylığı sağlamak amacıyla doğan bu kaynak ihtiyacı, teorik adıyla dönen değerlerin finansı için gerekli olan bir finansal destektir.

Dönen değerlerin finansı yanında işletmeler, duran varlıkların finansmanı için de kaynak arayışı içine girebilirler. Yeni yatırımların yapılması, mevcut makine ve teçhizatların yenilenmesi gibi nedenlerle ortaya çıkabilecek bu finansman gereksinimi, hemen her ölçekteki işletme için sözkonusu olabilir.

Ekonomilerin büyüüp genişlemesi, faaliyetlerin daha güçlü organizasyonlarla yönetilmesini zaruri bir hale getirmektedir. Böylece firmalar kurumsal anlayışı benimsemekte, aile şirketi görünümünden çıkarak sermaye şirketlerine dönüşmektedirler. Özellikle de denizcilik sektörü gibi sermaye yoğun yapılarda içe kapalı aile şirketlerinin rekabetçi yapıda çözüldükleri, belirli bir süre sonunda faaliyetlerini tasfiye etmek zorunda kalabildikleri bilinmektedir. Aile şirketlerinden kurumsal firmalara evrilme süreci, firmaların ihtiyaç duydukları kaynağın tahsisinin

kolaylaşması açısından çok önemlidir. Bu dönüşümün getirdiği avantajlardan faydalanmak isteyen firmalar, hızlı bir dönüşüm sürecine girmektedirler.

Bir ekonomide finansal pazarların varlığının nedeni, ekonomik birimlerin (ekonomideki temel karar organları; aile, firma ve devlet) kendi içlerinde birikim-yatırım denklemini sağlayamamalarıdır. Bu durumda, fon fazlası olan ekonomik birimlerle fon açığı olan ekonomik birimler arasında fon alışverişini düzenleyecek kurumsal bir mekanizmaya gerek vardır (Canbaş, Doğukanlı, 2007: 1).

Firmaların yukarıda anılan genel sebeplerden başka, farklı nedenlerden de yabancı kaynak ihtiyacı olabilir. Örneğin, aşırı kâr dağıtımı yapılmıştır ve işletme bütçesi bozulmuş olabilir, firma büyüme sürecine girmiştir, beklenmeyen harcamalar yüzünden nakit ihtiyacı doğmuş olabilir. Borçların geri ödeme dönemlerinde eğer yeterli nakit yaratılamıyorsa yine yabancı kaynağa ihtiyaç duyulabilir. Bazen firmalar, girmiş oldukları sermaye taahhütlerini yine yeterli nakit yaratamadıkları için karşılayamayabilirler, bu durumda da yabancı kaynak ihtiyacı sözkonusu olabilir. Mevsimsel özellikler de firmaların nakit girişlerini ve faaliyet hacimlerini etkilediği için yabancı kaynak ihtiyacı doğurabilecek bir parametredir. Sonuçta farklı farklı nedenlerden finansman açığı oluşan firmalar bu açıklarını para veya sermaye piyasalarından fon tedarik ederek karşılama yoluna giderler. Özsermaye, özellikle bazı sektörlerde güven açısından en çok itibar edilen faktördür. Hatta bazı sektörlerde, örneğin bankacılık sektöründe faaliyetler özsermaye ile finanse edilemez. Özsermaye bu gibi alanlarda öncelikli olarak güven sağlayıcı bir unsurdur. Faaliyetlerin tamamı yabancı kaynaklarla fonlanır.

Tarihsel olarak, yeni gemilerin inşasında, ya da ikinci el gemilerin elde edilmesinde en yaygın kullanılan finanslama yöntemi banka finansmanının yani kredilerin kullanılmasıdır. İlgili varlığın yani geminin değeri, bankadan elde edilecek finansmanın temininde en belirleyici unsurdur (etmendir). Ekonomik büyümenin canlı olduğu, navlun ücretlerinin yüksek olduğu dönemlerde, gemi sahipleri bankalarla kıyasıya pazarlığa girişebilir, istedikleri kredi miktarlarını daha uygun koşullarda sağlayabilirler. Ancak, ekonomik durumun olumsuz olduğu dönemlerde, gemi sahipleri faaliyet giderlerini ve yeni yatırım projelerini finanse edebilmek için, banka dışında yeni finanslama alternatiflerinin arayışına girerler. Gemi sahiplerinin gereksinimlerine göre

düzenlenebilme esnekliğinden ötürü, varlığa dayalı finanslama, gemi finanslama yöntemlerinin en önemlisi olmuştur.

Ancak, banka finansmanı gemicilik endüstrisindeki finanslama gereksiniminin tek ilacı olarak düşünülmemelidir. Çoğu kez, gemi sahipleri kendi gereksinimlerine ve firmalarının sermaye yapısına göre olan farklı finanslama yöntemlerine başvururlar (Tzavaras, 2005: 46)

### **3.1.1. Finansal Sistem Ve Finanslama Çeşitleri**

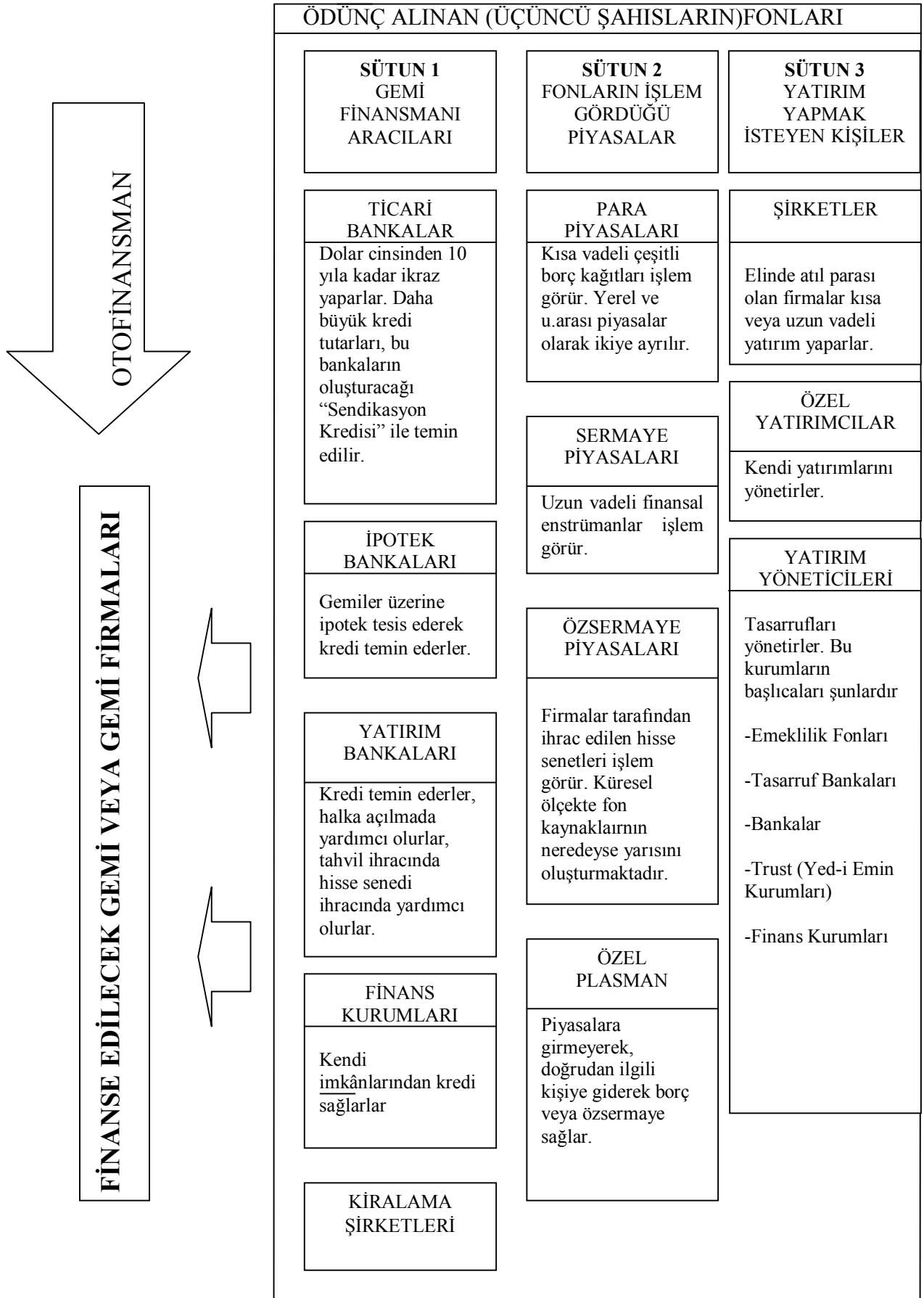
Gemilerin finansmanı sözkonusu olduğunda iki önemli soru sorulmalıdır. Birinci soru, paranın kaynağı nedir? İkinci soru, bu parayı sağlamak için, iş adamları ne yapmalıdır? Şekil 3.1 , finansal sistemi bir bütün olarak göstermektedir. Bu şekildeki üçüncü sütun yatırımda kullanılacak fonların kaynağını göstermektedir. İkinci sütun ise, bu fonların işlem gördüğü piyasaları belirtmektedir. Birinci sütun ise, bu fonları temin etmeye çalışan düzenleyicileri yani araçları göstermektedir. Bu araçlar, fon ihtiyacı olan gemi sahiplerine sermaye piyasasına erişim imkânı sağlarlar ve risk alırlar (Stopford, 1997:200-201).

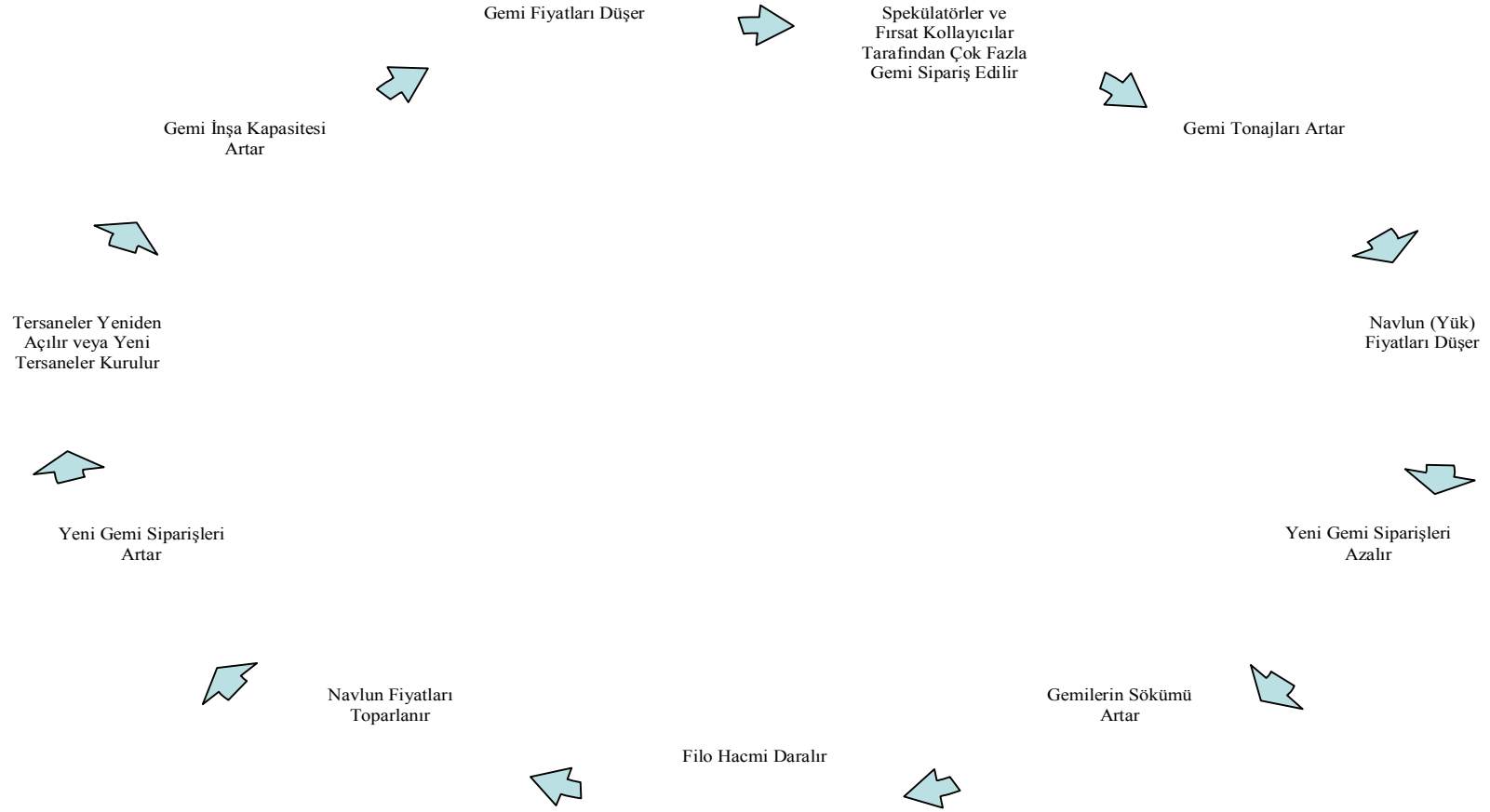
Denizcilik sektöründe özsermaye öncelikli olarak güven sağlayıcı bir unsurdur. Özellikle para piyasalarından fon tedarik edilmesi durumunda, sağlanacak kredinin boyutu, firmanın sermayesi ile orantılıdır. Yine, bununla beraber, faaliyet hacminin belirlenmesinde de sermaye önemli bir faktördür.

Şekil 3. 2 ise gemi alım satım pazar döngüsünü göstermektedir. Pazar, ekonomik büyüme koşullarına göre şekillenir. Bu yüzden ekonomik büyüme rakamları, işleyişin başlangıcı olarak kabul edilebilir. Buna göre, büyüme rakamları arttıkça hammadde talebi de artar ve bunların taşınması için gemi talebi de artar. Yeni tersanelerin kurulmasını gerektirebilecek kadar talep canlı olabilir. Beraberinde gemi miktarı, talebin önüne geçebilir. Bu uzun dönemde navlun ve gemi fiyatlarının düşmesine neden olabilir. Bu aşama, sektörün krize girdiği dönemi ifade eder. Kriz döneminde sözleşme iptalleri olur ya da söküm artar. Bu yüzden filo hacimleri daralır. Bu kez talep arzdan fazla olur mevcut fiyatları yükseliş yönünde hareketlendirir. Görüldüğü gibi gemicilik sektörü, ekonomik konjoktüre karşı oldukça duyarlıdır.



Şekil 3. 1: Gemi Yatırımları ve Finansal Sistem





Şekil 3. 2: Gemicilik Sektörü Pazar Döngüsü

Kaynak: Tzavaras, 2005: 28

Denizcilik sektöründe de kaynaklar finansal sistem içinden sağlanır. Öncelikli olarak kendi özsermayesi ile faaliyetlerini finanse etmeye çalışan firmalar, bunun yeterli olmadığı durumlarda yabancı kaynak arayışına girerler. Yabancı kaynaklar da çoğunlukla finansal sistem içerisindeki örgütlü- organize piyasalardan sağlanır. Bu piyasalardan sağlanacak fonlar, fonun vadesine göre para veya sermaye piyasası fonu olarak iki şekilde değerlendirilebilir. Buna göre vadesi bir yıla kadar olan fonların para piyasasından, bir yıldan uzun vadeli fonların ise sermaye piyasasından sağlandığı söylenebilir. Burada kredilerin vadeleri bir yıldan çok fazla olduğu halde birer para piyasası aracı olduğunu tespit etmek gerekir. Satışı bir yıldan uzun vadeli yapılsa da kaynağı çoğunlukla azami bir yıllık açılan vadeli mevduatlar olması, bu finansal aracı para piyasalarına dahil etmektedir (Parasız, 2000:26).

Gemi yatırımlarının finansmanında iki geniş yaklaşımdan söz edilebilir:

- i. Otofinansman yani iç finanslama
- ii. Dış finanslama

Birinci finanslama yaklaşımı, firmanın sağlam bir kârlılığa sahip olduğu ve işletmede alıkonulan kârların yatırım kararları için yeterli olduğu düşüncesine dayanır. Bu gibi işletmelerde, yönetim kârları ortaklara dağıtmak yerine, bunları işletmede alıkoyar ve yeni yatırım projelerinin finansmanında kullanır. İkinci finanslama yaklaşımında ise, firma sermaye piyasalarına yönelir ve gerekli olan fonları bu piyasalardan temin eder. Borç finansmanı finansal araçlardan sağlanıldığı gibi, tahvil ihracı yoluyla da gereksinim duyulan fonlar temin edilebilir. Yine, işletme için gereksinim duyulan fonlar, geleneksel banka kredileri, hisse sendi ihracı, tahvil çıkarılması, private placement, commercial paper, menkul kıymetleştirme olanaklarının bir bileşimi olarak da sağlanabilir.

Sermaye piyasaları gemi firmalarının büyümesinin sağlanmasında ve bu firmaların değerlerinin yükselmesinde önemli rol oynarlar. Birinci piyasalar olarak, sermaye piyasaları yeni yatırım projelerinin finansmanı için gerekli olan fonların temin edilmesinde ve firmanın büyümesinde aracı kurumlar olarak önemli bir role sahiptir. Menkul kıymetlerin ihracı yoluyla, firmalar gereksinim duydukları taze finansal fonlara sahip olurlar. Bunlara ilaveten, sermaye piyasaları mevcut menkul kıymetler için de bir ikincil piyasanın oluşmasına yardımcı olurlar. Böylece, bu piyasalar firmanın menkul

kıymetlerinin fiyatlarında yansıyan potansiyel değerlerin yaratılmasına yardımcı olurlar (Stopford, 1997:201).

### 3.1.2. Özsermaye İle Finansman

Genel anlamda özsermaye, bir firmanın ortakları ya da başka bir deyişle pay sahipleri tarafından firmaya kuruluş aşamasında ya da daha sonra yapılan sermaye artırımlarında konulan ya da konulması taahhüt edilen paradır. Firmanın kuruluşunun gerçekleşmesi için bu nakde ihtiyaç vardır. Firma kimliğine bağlı olarak bu rakam değişebilir. İş hacminin boyutunun belirlenmesi, temettü oranlarının belirlenmesi, güvence sağlanması açısından özsermaye dikkate alınan önemli bir faktördür. Ayrıca, firmaların olası zararlarının yedek akçeler ve muhtemel zararlar karşılığı ile ödenemeyen kısmı sermayeden düşülebilir. İflasa karşı bir kalkan olarak da sermayenin ehemmiyeti vardır (Çaldağ, Ayanoğlu, 2004: 283). Özsermaye, bankacılık sektörü hariç olmak üzere diğer sektörlerdeki firmalar için sürekli bir kaynak niteliğindedir. Özsermaye ne kadar büyükse, dışarıdan kaynak tedarik etmek o derece kolaylaşır. Bu tüm sektörler için böyledir. Bu yüzden de işletmeler, çoğu zaman elde ettikleri kârın bir bölümünü ya da tamamını dağıtmayarak sermayelerine eklemek isterler. Böylece daha güvenli bir konuma gelip faaliyet hacmini genişletmek imkânı bulabilirler.

Gezgen'e göre bir denizcilik şirketi gemi yatırımını özsermayesi ile finanse ediyorsa bu ona aşağıdaki avantajları sağlayabilir;

- Eğer bir denizcilik şirketi, faaliyetlerini özsermayesi ile fonluyorsa bu ona sabit bir yük getirmez. Sabit yük ancak periyodik taksitlerle itfa edilen, ya da rotatif niteliğinde tahsis edilen kredilerde sözkonusu olur. Sermaye böylece belirli bir vadeye bağlanmamış sürekli bir kaynak niteliğindedir.
- Denizcilik şirketinin cari finansal yapısı daha fazla borçlanmak için uygun değilse daha sağlıklı bir mali yapıya kavuşabilmek için sermaye artırımını yoluna gidilebilir. Şirketin likidite düzeyi daha fazla yabancı kaynağı firma açısından riskli bir şekilde sokuyorsa gereken fonun öz sermaye artışı ile sağlanması yerinde olur.
- Özsermayenin artırılması firmaların ölçülebilir güven derecesini artırdığı için kredi taleplerinin olumlu değerlendirilmelerini kolaylaştırır.

- Teşvik tedbirlerinden yararlanabilmek için yatırımın belirli bir oranda öz sermaye ile karşılanması koşulu arandığında özsermaye ile finansman gerekli olmaktadır (Gezgen, 2007: 12).

Firmaların faaliyetlerini özkaynaklarla fonlaması ölçüğe göre farklılıklar gösteren bir yöntemdir. Yani her ölçekteki firma için özkaynakla finansman şartları aynı değildir. Eğer bir firma sermaye yoğun bir sektörde faaliyet gösterip faaliyetlerine konu olan aktifleri gemi gibi değeri yüksek taşıtlardan oluşuyorsa bu durumda özsermaye ile finansman akılcı bir uygulama olmaktan çıkmaktadır. Bir gemi alımı için milyon dolarlar ödemek zorunda kalan bir firma, borçların ödenememesi durumunda sadece gemisini değil tüm işletmesini kaybedebilir. Bilindiği gibi sermaye, işletmenin borçlarına karşı bir kalkan vazifesi görür. Firmalar, borçlarını yedek akçelerle, borç tasfiyesinde kullanılacak diğer karşılıklarla ödemeye çalışırlar. Bunlarda amaç sermayeyi korumaktır. Bu karşılıklar kullanıldığı halde işletmenin borcu bitmemişse sermayeye rücu edilir. Ancak, kalan borç, Borçlar Kanununda gösterilen borç/sermaye rasyosunu aşıyorsa bu durumda firmanın iflası istenebilir. Bu yüzden denizcilik sektöründe gemi yatırımları gibi büyük meblağlarda fon gerektiren operasyonlarda özsermaye tercih edilen bir kaynak değildir.

Görüldüğü gibi, gemi bedellerinin büyümesi dış kaynak ihtiyacını zorunlu hale getirmektedir. Aksu da gemi alımlarının finansmanında özsermaye kullanımının sadece küçük tonajlı Koster tarzı gemilerde uygulanabileceğini tespit eder. Büyük tonajlı gemilerin pahalı ve sermaye üzerinde risk yaratabilecek yatırımlar olması yabancı kaynak ile finansmanlarını zorunlu hale getirir. Ancak, bu durum, büyük tonajlı gemilerin alımında sermayeyi önemsizleştirmez. Tersine, alımı yapacak olan firma, gemi maliyetinin belirli bir yüzdesini kendi bünyesinden karşılamak durumundadır (Aksu, 1987:172).

### **3.1.3. Para Piyasalarından Kaynak Temini ve Banka Kredileri**

Armatörün, ikinci el veya yeni gemi almak için ulaşmak istediği en önemli finansman alternatifi banka kredileridir. ABD ticaret bankaları, denizcilik finansmanı konusunda oldukça aktiftir ve bununla ilgili uzman personel istihdam etmektedirler (Stopford, 1995: 120). Banka kredileri, armatörlerin sermaye teminatı sağlamaya çalıştıkları en geleneksel ve popüler yöntemdir. Bu tip finansman sağlama, sermaye

artırımı sağlayan diğer yöntemlerin eksikliğini ölçmeye yarayan kıstaslardan biridir. Halen merkezleri Pire, Oslo, Londra, Tokyo, Hong Kong ve New York'ta olan belirli sayıda banka dünya çapında finansman sağlamaktadır (Sarışen, 2006: 18).

Bir banka için kredinin verimli kullanılması oldukça önemlidir. Bir kredinin verimi ise sadece elde edilen faiz geliri ile ölçülmez. Verilen krediden elde edilecek faiz gelirinden başka gelirler de elde edilebiliyorsa bu durumda sözkonusu kredi verimli sayılır. Bu açıdan bakıldığında risk grubu yüksek olmasına rağmen gemi finansmanı için verilen kredilerin ek gelir yaratıcı nitelikte olduğu görülmektedir. Stokes'a göre, gemi yatırımlarının finansmanı için verilen banka kredilerinde ek gelir yaratan unsurlar şöyle sıralanabilir:

- Denizcilik sektörüne verilen krediler ancak konu üzerinde ihtisaslaşmış bankaların yapabileceği bir iştir. Bu tür krediler proje kredisi olduklarından fon tahsisatı gerçekleşikten sonra bile danışmanlık hizmetleri devam etmektedir. Bu da ek gelir yaratıcı bir durumdur.
- Denizcilik sektörü farklı riskleri ihtiva eden bir sektördür. Bu risklerin yönetilmesi ile ilgili verilen hizmetlerin karşılığında da gelir sağlanmaktadır.
- Verilen kredi sendikasyon kredisi niteliğinde ise, bu hakkın devri durumunda komisyon geliri doğar.
- Kredi verilen firma ile yapılan sözleşmede firma sermayesi üzerinde hak doğuran maddeler varsa sermayede gerçekleşen pay sahipliği gelir yaratıcı bir unsurdur ( Stokes, 1993:128, 398).

Gemi yatırım projelerinin finansmanında verilecek olan krediler sektörün sermaye yoğun olması nedeniyle oldukça yüklü miktarlardadır. Bu ise fonlayacak kuruluşların pasiflerinde ciddi baskı yaratan bir durumdur. İhtiva ettiği yüksek risk yüzünden finansal kuruluşlar oldukça kompleks bir mali analizle talepleri değerlendirirler. Yüksek tutarlarda talep edilen bu krediler talep sahibi firmalar içinde büyük bir yükür. Çoğu zaman ticarî işletme rehni ve ipotek karşılığı verilen bu kredilerin geri ödenmesinde acze düşülmesi firmaların iflâsı ile de sonuçlanabilir.

Çizelge 3. 1: Uluslararası Bankalar Tarafından Sektöre Sağlanan Kredi Finansman Örnekleri

Finansör Banka	Krediyi Alan	Tutar (000 usd)	Kredi Oranı (libor)	Vade
Wilmington Trust Company	Baltic Navigation	185.000	%11 sabit faizli	2011
Apsis Bank	Ashley Management	5.000	L+ 1,85	2009
Efg Eurobank	Superb Maritime	45.000	L+ 1,25	2015
The Royal Bank of Scotland	Lobong Shipping Company	6.000	L+ 1,20	2016
Calyon Bank	Mount Visdom	17.000	L+ 1,06	2016
Fimbank PLC	Golden Trade Shipping	11.700	L+2	2007

Kaynak: <http://marinemoneyoffshore.com>

Gerek kredi veren kuruluşlar ve gerekse de talep sahipleri açısından yüksek risk grubuna dâhil olan gemi yatırım finansmanı kredilerinde firmalar, bilançolarını kredi riskinden koruyabilmek için farklı yöntemler denemektedirler. Bu yöntemlerden biri her gemi için ayrı bir şirket uygulamasıdır. Her gemiye ayrı şirket uygulaması şirketlerin aktiflerindeki diğer gemileri korur. Çünkü, günümüzdeki yoğun deniz trafiğinde gerçekleşebilecek kazalardan, çevreye- limanlara verilecek zararlardan doğabilecek ciddi tazmin yükümlülüğü firma aktiflerindeki diğer gemileri de etkiler (Artı Değer Danışmanlık, 2008: 11).

Gemi yatırımlarında talep edilen tutar, geminin tonajına ve türüne göre değişmekte ve bu da kredi talebinin değerlendirilmesi ve sonuçlanmasına doğrudan etki etmektedir. Buna göre kuru yük taşıyan küçük çaplı bir koster (coaster) bazen krediye ihtiyaç olmaksızın bile firma bünyesinden karşılanabilirken, büyük tonajlı bir akaryakıt gemisi, yüz milyon dolarları bulan maliyetiyle firma ve kredi kuruluşuna ağır bir yük olabilmektedir. Bu durumlarda riskin büyüklüğü yüzünden kredi kuruluşları tek başına bu yükün altına girmek istemezler ve küresel çapta konsorsiyumlar oluştururlar. Bu

şekilde sağlanan krediler sendikasyon kredilerinin tahsis koşullarını taşırlar. Böylece, konsorsiyum lideri fonların büyük kısmını sağlarken riskin ve kazancın da payına düşen bölümünün sahibi olur.

Dünyanın önde gelen bağımsız küresel denizcilik ve danışmanlık kuruluşlarından Drewry Consultant, sektörde ister gemi yatırımı yapan firmaların ve isterse de onları fonlayan finansal örgütlerin karşılaştıkları temel riskleri şu şekilde belirlemiştir.

- Konjonktürel Risk (Makro Ekonomik Risk): Dünya ticaret hacminde zaman zaman yaşanan daralma ve genişleme hareketleri denizcilik sektörünü dolaylı olarak etkilemektedir.
- Yenileme Riski: Bir geminin ekonomik ömrü bittiğinde yerine yenisini koyabilmek için gerekli zaman 18/ 24 ay arasındadır. Bu durum ise risk doğuran bir unsurdur.
- Piyasa Riski: Armatörün sahip olduğu filodaki gemilerin özelliklerine ve piyasalarına göre ortaya çıkabilecek bir durumdur. Navlun piyasaları değişken olan ürünlerin taşımacılığı sırasında sık karşılaşılan bir risk türüdür.
- Zamanlama Riski: Hangi tonaj grubuna ne zaman yatırım yapılacağına kestirilmesi ve değişen piyasa koşullarına adaptasyonda önemli bir faktördür.
- Politik Risk: Çeşitli ülkeler arasında ticaret yapmak durumunda olan armatörler için sözkonusu olan bir risk türüdür (Drewry Consultant, 1998: 49).

Drewry'nin bu risk tanımlamaları aslında kredi riski kavramının denizcilik sektöründe karşılık bulan betimlemelerdir. Örneğin, politik risk kavramını bankacılıkta "Ülke Riski" olarak da anmak mümkündür. Buradan hareketle, Drewry'nin risk tespitlerine Kur Riski ve Temerküz Riski kavramlarını da ilâve etmek mümkündür. Kur Riski, uluslar arası ticarete kur farklılıklarından doğabilecek zararları ihtiva eder. Temerküz Riski ise, bir portföyde Risk/ Kazanç dengesi dikkate alındığında uygun dağılımın yapılamamasından doğabilecek zararları ifade eden bir kavramdır. Bu iki risk faktörünün de gemi yatırımlarında armatörlerin karşısına çıkabileceği yüksek ihtimaldir.

Gemi yatırımlarının finansmanı için verilen krediler bankacılık dilinde "Proje Kredisi" olarak bilinen türe girmektedir. Talebin, ilgili ihtisas bankasına ulaşması ile beraber değerlendirme sürecinde geminin türü, geminin klâsı ve geminin bayrağı dikkate alınarak kalitatif istihbaratı yapılır. Kalitatif istihbarat safhasında firmanın henüz sayısal verileri ve finansal tabloları ile ilgilenilmez. Bu süreçte verilecek kredinin



geri dönebilmesi ihtimalini güçlendiren makro etkenler dikkate alınır. Buna göre, geminin türü, talebi yüksek olan ürünlerin taşınmasına uygunsu bu tür kredilerin istenilen koşullarda tahsisi daha kolaydır.

Geminin bayrağı da finansman için oldukça önemli bir kriterdir. Gemilerin bağlı buldukları ülkelerin limanlarında bulunma sürelerine göre bayrakları vardır. Buna göre beyaz, gri ve siyah olmak üzere üç çeşit bayraktan söz edilebilir. Beyaz bayrak limanda bulunma süresi en az, siyah bayrak ise, en fazla olanıdır ve beyaz bayrağın denetime tâbi tutulma süresi en düşük, siyah bayrağın ise, en yüksektir. Denetimin süresinin ve tekrar sayısının uzaması ise, kredi talebinin değerlendirilmesinde riski artıran bir unsurdur.

Klâs kurumları denizcilikle ilgili standartları onaylayan birimlerdir. Uygun klas; aynı zamanda kolay kaynak temin edilmesini sağlayabilir. Bu kurumlar, denizde yüzen tüm araçlar dahil olmak üzere, denizle ilgili tesis ve bunların müstemilatının inşası, dizaynı ve denetimiyle ilgili teknik standartları oluşturan ve uygulayan organizasyonlardır. Klâs kurumunca uygulanan bu standartlar yazılı kurallar şeklindedir. Bir klas kurumunun kurallarına uygun olarak dizayn ve inşa edilen gemiler kuruma klas sertifikası için müracaat edebilirler (Türk Loydu, 2006:3).

Gemi alımları sırasında finansa ihtiyacı olan taraf armatördür. Armatör, tersaneye gemi siparişini verir, tersane, işin başlangıcında yapılan sözleşme hükümlerine göre safha safha hak ediş bazında işçilik ücreti tahakkuk ettirir. Armatör, gemiyi kendi kullanabileceği gibi yurtdışında bir müşterisine de satabilir. Hak edişler, sözleşmenin imzalanması, geminin kızağa ilk çıktığı tarih, motorlar ve teknik donanımın montajı, denize indirme süreçlerinde tahakkuk edebilir. Kredilerde uygulanacak faiz oranları ve finansal kurumun sağlayacağı desteğin yekünü konjonktüre göre değişebilir. Faiz oranları, navlun piyasalarındaki hareketliliğe bağlı olarak volatil olduğundan sürekli değişiklik göstermektedir. Bu tür krediler orta ve uzun vadeli tahsis edildiği ve bu süreç faiz riski taşıdığı için genelde Libor veya Euribor endeksli olarak verilir.

Gemi alımı için başvuru kredi taleplerinde talep sahibi armatör firmadan, gemi bedelinin belirli bir yüzdesine katılması istenir. Bu oranın da bir standardı olmayıp yine güncel ekonomik koşullara göre değişiklikler gösterebilmektedir. Ortalama olarak bedelin %15'inin talep sahibi tarafından karşılanması beklenen bir durumdur. Bununla

beraber verilecek kredinin de azami tutarı, gemi bedelinin %50 si ile %85'i arasında değişiklik gösterebilmektedir. Krediye uygulanacak faiz oranı, verilecek azami kredi tutarı ve kredinin hangi vadeyle itfa edileceği, firmanın nakit akım tablosu verilerine göre belirlenir. Kredi talebi büyüdükçe bankalar, riskin bir kısmının talep sahibi tarafından üstlenilmesini istemektedirler (Stokes, 1993: 41). Bankalarda bu işlemin başlangıcı konut kredileridir. Teminat açısından da gemi yatırım projelerinin finansmanı, konut kredileriyle benzerlikler gösterir. Gemi alımlarında da birincil teminat, krediye konu olan aracın üzerine ipotek tesis edilmesidir. İpotek her ne kadar taşınmaz üzerine tesis edilse de kendi başına bir ticarî işletme gibi görülen gemiler üzerine de tesisi mümkündür. Bu ipoteğin birinci sıradan ve birinci dereceden tesis edilir. Bunun anlamı, kredi alacağı muaccel hale geldiğinde, krediyi veren bankanın ilk sıradan alacaklı olmasıdır. Daha önceden ipotek tesis edilmiş bir gemi, farklı bir kredi ilişkisinde yine teminat teşkil edebilir. Gemi kredilerinde ipotekten başka kefalet, sabit getirili menkul kıymetler (ancak kamusal olan hazine bonoları) de teminat olarak alınabilmektedir (Aymutlu, 2007: 47).

### **3.1.4. Gemi Finanslamasında Finansal Manivelanın (Kaldıraç) Önemi**

Finansal manivela, ya da kaldıraç özsermaye üzerindeki beklenen getiriyi (verimi) artırmak amacıyla borcun kullanılmasıdır (Tzavaras, 2005: 4).

Finansal Manivela (Kaldıraç)= Borç/ Borç+ Özsermaye

Genel olarak bir projenin finanslamasında maniveladan ne kadar çok yararlanılırsa, diğer şeyler sabit kalmak kaydı ile, projenin iç getiri oranı o kadar yüksek olur. Bir projenin özsermayesi üzerinde kazanılan getiri oranının yaklaşık değerinin hesaplanmasında kullanılan en yaygın yöntemlerden birisi, iç getiri oranı yöntemidir.

Finansal Manivela ve iç getiri oranı arasındaki ilişkiyi ispatlayabilmek için, aşağıdaki örnek (vakıa) olayından yararlanılmıştır (Tzavaras, 2005: 4). Örnek olay, 47.000 dwt'luk bir emtia gemi projesinin satın alınmasına ilişkindir. Örnek olayla ilgili varsayımlar şöyledir:

Çizelge 3. 2: Emtia Tankeri İle İlgili Varsayımlar

47.000 dwt'luk Emtia Tankerinin Satın Alınması Projesi	
Varlık Değeri	30.000.000 \$
İnşa Yılı	2005
Ekonomik Ömür	25 Yıl
Kira (Charter) Oranı * 355 gün	15.000 \$
Faaliyet Giderleri * 365 gün	5.000 \$
Faaliyet Giderleri Eskalasyonu (Yükselme) Payı	%2,5 yıllık
Dry- docking Özel Araştırmalar (kuru havuzlama giderleri)	100.000 \$
İşletme Sermayesi	250.000 \$
Hurda Değeri	1.440.000 \$
Amortisman Yöntemi	Normal
Kredinin Vadesi	11 Yıl
LIBOR	3,5 (350 baz puvan- basis point)
Ön Ücret	%0, 75 (75 baz puvan)
Sermayenin Fırsat Maliyeti (iskonto oranı)	%15

Kaynak: Tzavaras, 2005:165.

Varsayımlara dayalı olarak, projenin ekonomik ömrü boyunca sağlayacağı getiri oranları Çizelge 3.2'de sunulmaktadır.

Çizelge 3. 3: Projenin Nakit Akış Hesapları

	2003	2004	2005.....
NAKİT AKIŞLARI. (000 \$)	0	1	2
Mevcut Borç	3000	2750	
Geminin Değeri	30000	28901.5	
Gelir		5325	5325
Faaliyet Giderleri		(1825)	(1861,5)
DD/SS (Kuru Havuzlama Giderleri)		(100)	(100)
Faaliyet Kârı		3400	3363,5
Borç Taksidi Ödeme		(250)	(250)
Faiz Gideri		(143,75)	(131,25)
Ön Ücret Gideri	(22,5)	-	-
Borç Ödeme	(22,5)	(393,75)	(381,75)
Net Nakit Akışı	(22,5)	3006,25	2982,25
Çalışma (İşletme) Sermayesi Gereksinimi	250		
Kalan Nakit Akışı	227,5	3006,25	2982,25
Kümülatif Nakit Akışı	227,5	3233,75	6116

Kaynak: Tzavaras, 2005:166.

Çizelge 3. 4: Projenin İç Kârlılık Oranı

	0	1	2	3	.....	11
Özsermaye	(27250)					
Net Nakit Akışı		3006,25	2982,25	2957,52	.....	2732
Geminin Satışı						17917
Balon Ödeme						(250)
Özsermayeye Kalan Net Nakit Akışı	(27250)	3006,25	2982,25			20399
NŞD, %15	(8214,75)					
IRR	%8,58					

Kaynak: Tzavaras, 2005:166.

Çizelge 3. 4’de, fırsat maliyeti olan %15’in iskonto oranı olarak kullanılması durumunda, gemi projesinin sağlayacağı net şimdiki değer (8214,75 \$) olarak gösterilmektedir. İç getiri oranı, iskonto oranı olarak kullanıldığında, projenin net şimdiki değeri 0’a eşit olur.

Başlangıç olarak, gemi yatırım projesinin sadece 3.000.000 dolarlık kısmının borçla finanse edildiği kabul edilmiştir. Yani finansal manivela,  $3.000.000/30.000.000=$  %10’dur. Çeşitli finansal manivela oranlarında bir duyarlılık analizi yapıldığında, elde edilen iç getiri oranları Çizelge 3. 5’de sunulmaktadır.

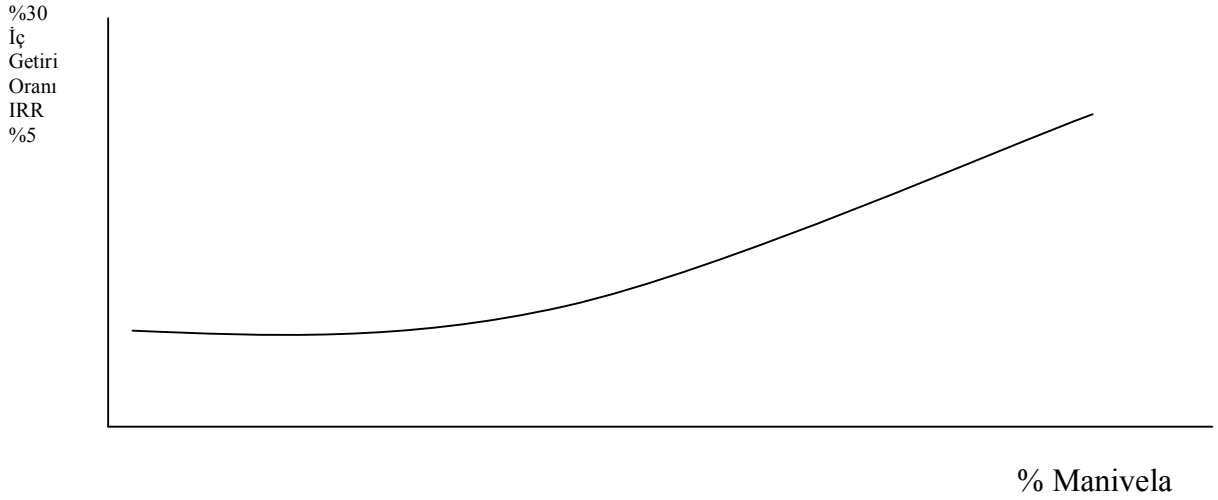
Çizelge 3. 5: Kullanılan Manivela Derecesinde İç Getiri Oranı Duyarlılık Analizi

FİNANSAL MANİVELA	İÇ GETİRİ ORANI
%0	%8,30
%10	%8,60
.....	.....
.....	.....
%80	%14,27
%90	%17,32

Kaynak: Tzavaras, 2005:167

Çizelge 3.5’de değerler, bir grafik üzerinde de gösterilebilir.

Şekil 3. 3: Finansal Manivela ve Özsermaye Getiri Oranı Arasındaki İlişki



Kaynak: Tzavaras, 2005:168.

Şekil 3.3'ye göre, finansal manivela değeri ne kadar yüksek ise, öz sermaye üzerindeki getiri oranı da o kadar yüksek olacaktır.

Ancak aşırı borçlanma kullanılması, firmaya zarar verebilir. Çünkü, yüksek manivela derecesi, yüksek borç taksidi ve faiz ödemesi anlamına gelir. Bu durum, oldukça konjonktürel bir piyasa içinde faaliyet gösteren gemicilik firmalarını olumsuz etkileyebilir. Finansal manivela, iki yüzü keskin kılıca benzer. İyi kullanılmalıdır yoksa firmaların faaliyetlerinin son bulması ile sonuçlanabilir (insanı keser) (Tzavaras, 2005: 168).

### 3.1.5. Kamusal Kaynaklar

Gemi alımları maliyetli ve pahalı bir finansal operasyondur. Denizcilik sektörü tüm ekonomi için yarattığı katma değer düşünüldüğünde pek çok ülke için lokomotif sektör kabul edilebilecek özelliklere sahiptir. Bu yüzden sektördeki gelişme, tüm makroekonomik göstergelere olumlu etki edebilir. Sektörün bu özelliği yüzünden pek çok hükümet denizcilikle ilgili teşvik programları uygular ve kredi kolaylıkları sağlar. Özellikle, gelişmekte olan ekonomilerde, finansal sistemdeki en büyük sorun yeterli ölçüde kaynağın sağlanamaması veya kaynak maliyetinin çok yüksek oluşudur. Bu maliyete katlanarak kaynak toplayan kredi kuruluşları, topladıkları mevduatı, mümkün

olan en kısa sürede, en yüksek getiri ile ve minimum riskle dağıtmaya çalışmaktadır. Bu anlayış ise, toplanan kaynağın denizcilik sektörüne dağılımının sınırlı oluşu sonucunu doğurmaktadır. Denizcilik sektörüne ve özellikle gemi yatırım projelerinin finansmanı için verilecek krediler, her ticarî banka tarafından sağlanabilecek bir hizmet de değildir. Ancak konu hakkında ihtisaslaşan bankalar bu tür proje kredilerini verebilir. İşte bu sebepler, özellikle gelişmekte olan piyasalarda denizcilik sektörünün desteklenmesini zorunlu kılmaktadır.

Sübvansiyon, devletin, çeşitli ekonomik ve sosyal amaçlara ulaşılabilmesi için ekonomik karar birimlerini karşılıksız olarak desteklemesi demektir. Eğer üretilen ürün stratejik bir özelliğe sahipse ya da katma değeri çok yüksekse bu durumda piyasa mekanizması içinde oluşan fiyatı devlet tarafından kontrol altında tutulur. Gerçekleşen bu fiyat, devletin belirlediği düzeyde üretim için yeterli değilse yani piyasa koşulları üreticiyi, üretimin devamı için teşvik edecek düzeyde değilse o zaman devlet piyasaya alıcı gibi müdahale eder ve sözkonusu ürünün fiyatını üretimin devamını sağlayacak düzeye getirir. Dünyada ve Türkiye’de denizcilik sektörünün sübvansiyonla edildiği dönemler yaşanmıştır. Örneğin, İngiltere’de 1966- 1970 yılları arasında sermaye yatırımları sübvansiyonla edilmiş ve gemi ilk maliyetlerinin % 20’lik kısmı hükümet tarafından sahiplerine ödenmiştir. A.B.D.’de de aynı şekilde gemi inşaatı ve işletmeciliği sübvansiyonla edilmiş ve bu ülkenin armatörleri yabancı armatörler karşısında oldukça avantajlı konumlara gelmişlerdir. Ekonomik hesaplar yapılırken genelde sübvansiyon edilen miktar geminin ilk maliyetinden düşülür. Sübvansiyonlarda gemiyi birkaç yıl içinde satmama gibi özel koşullar olabilir (Yılmaz, 2005:128).

Kamusal kaynaklı olarak sektöre verilen desteklerden biri de Teşvik Fonları oluşturmaktır. Teşvik Belgesi düzenlenebilmesi için gerçek kişiler, sermaye şirketleri, kooperatifler, iş ortaklıkları, kamu kurum ve kuruluşları (genel ve katma bütçeli kurum ve kuruluşlar, il özel idareleri, belediyeler ve kamu iktisadi teşebbüsleri ile bunların sermaye bileşimindeki hisse oranları %50’yi geçen kurum ve kuruluşlar) ve kamu kuruluşu niteliğindeki meslek kuruluşları, dernek ve vakıflar ile yurtdışındaki yabancı şirketlerin şubeleri müracaat edebilir (<http://www.iso.org.tr>).

Bir yatırımın teşvik belgesine bağlanabilmesi için asgari bir yatırım tutarı hükümetler tarafından belirlenir. Bu maktu bedel, konjonktüre göre değişiklik gösterebilir. Türkiye’de bu tür finansal destekler Hazine Müsteşarlığı tarafından

bankalar kanalıyla ve Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında imâl ettirilen gemilerin finansmanında kullanılmak üzere verilen orta ve uzun vadeli kredilerdir. Gemilerin yapım aşaması 24 aya kadar hatta bazı tür gemiler için daha uzun sürdüğü için ilk iki yılı geri ödemesiz olarak verilen bu kredilerde vade 10 yıla kadar uzayabilmektedir. Sıklıkla 5- 7 yıllık vadelerle itfa edilirler. Yine tahakkuk ettirilecek faizler ve komisyonlar için standart bir rakam olmayıp firma ile kurum arasında yapılan anlaşma hükümlerine göre vade yapısı ve faizler belirlenir. Yatırım Teşvik Belgesi sayesinde Gümrük Vergisi ve Toplu Konut Fonu muafiyeti sağlanabilir, yatırım indirimlerinden faydalanılabilir, katma değer vergisi muafiyeti sağlanabilir.

Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında finansal destek görecekt projeler aşağıda belirtilen alt başlıklardan birine dâhil olmalıdır.

- Araştırma- Geliştirme Yatırımları,
- Çevre korumaya yönelik yatırımlar,
- Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu veya Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu tarafından belirlenen öncelikli teknoloji alanındaki yatırımlar,
- Teknoloji geliştirme bölgelerindeki yatırımlar,
- Bölgesel gelişmeye yönelik yatırımlar,
- Bölgesel gelişmeye yönelik yatırımlar kapsamındaki illere ve gelişmiş yörelerden kalkınmada öncelikli yörelere ve özel amaçlı bölgelere taşıyacak yatırımlar.

Bu başlıklara dâhil olabilecek tüm projeler yatırım teşvik belgesi kapsamında kamusal kaynaklı finansal destekten faydalanabilir (<http://www.samsunso.org.tr>).

Türkiye özelinde bir kamusal kaynak da GİSAT (Gemi İnşa- Satın Alma ve Tersane Çalıştırma Fonu) fonu kredileridir. GİSAT fonu finansal desteği, Denizcilik ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından yatırım teşvik belgesi kapsamında inşa edilmekte olan gemilerin finansmanı için ipotek karşılığı ve ulusal para üzerinden kullandırılan uzun vadeli bir kredi türüdür. Kredi, ilk iki yıl ödemesiz dönem olmak üzere toplam 5 yılda ve 6'şar aylık taksitler halinde geri ödenir. Senelik uygulanan faiz oranı bankaların ticarî kredilere uyguladıkları faiz oranları baz alınarak değişkenlik gösterebilir ancak faizlerdeki artışlar kredi maliyetine yansıtılmaz. Denizcilik şirketi, Yatırım Teşvik Belgesi'ne istinaden tersanenin belirlenmesi, öz kaynak harcamaları ve ithal edilecek makinelerle ilgili gerekli hazırlıkları yaptıktan sonra Gemi İnşa- Satın Alma ve Tersane



Geliştirme Fonu'ndan kredi kullanmak üzere başvurusunu yapar. GİSAT fonu sadece Yatırım Teşvik Belgesi'ne dayandırılmış projeler için verilmektedir (DPT 4.Kalkınma Plânı:40). Bu uygulama, fiilen yürürlükten kaldırılmış olmasa da, günümüzde mevcut ihtisas bankalarının vermiş olduğu kredi destekleri yanında cazibesini yitirdiği için uygulamada rastlanılmamaktadır.

### 3.1.6. Finansal Kiralama Yoluyla Finansman

Finansal Kiralama kavramı yerine birçok ülkede “Leasing” kavramı kullanılmaktadır. Finansal Kiralama, belirli bir süre için kiralayan ve kiracı arasında imzalanan ve üreticiden kiracı tarafından seçilip kiralayan tarafından satın alınan bir malın mülkiyetini kiralayanda, kullanımı ise, kiracıda bırakan bir sözleşmedir ( Şenay, 1987: 29).

Bir işlemin finansal kiralama sayılabilmesi için aşağıdaki kriterlerden en az birini taşıması gerekmektedir:

- İktisadi kıymetin mülkiyetinin kira süresi sonunda kiracıya devredilmesi,
- Kiracıya, kira sonunda, iktisadî kıymeti rayiç bedelinden düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması,
- Kiralama süresinin, iktisadî kıymetin ekonomik ömrünün %80'inden daha büyük bir bölümünü kapsaması,
- Sözleşmeye göre yapılacak kira ödemelerinin bugünkü değerlerinin toplamının, iktisadi kıymetin rayiç bedelinin %90'ından daha büyük bir değeri oluşturması (Ceylan, 2008: 184).

Finansal Kiralama sözleşmeleri özellikle yatırım malları üzerinde uygulanmaktadır. Uygulama verilerine göre, finansal kiralamaya en fazla konu olan mallar arasında şunlar yer almaktadır: Taşıt araçları, büro makinaları, santraller, haberleşme araçları, tarım alet ve makinaları, yol ve iş makinaları, tıbbi cihazlar günümüzde A.B.D.'de toplam sabit sermaye yatırımlarının yaklaşık dörtte biri leasing yoluyla finanse edilmektedir (Yetgin, 2001: 219).

Finansal Kiralama yöntemi ile gemi alımların finanse edilmesinin bazı avantajları vardır. Buna göre:

- i. Yatırımın tamamının finanse edilmesi mümkündür. Leasing şirketi, operasyonla ilgili tüm maliyeti karşılayabilir.

- ii. Finansman maliyeti görece olarak daha düşüktür. Özellikle banka kredilerinden daha avantajlı bir yöntemdir.
- iii. Leasing işletme borçlarını artırmadan fon sağlayan bir yöntemdir. Leasing bir kredi işlemi olmadığı için işletme bilançosunun pasif kısmında yer almaz.
- iv. Ödeme plânları daha esnek olabilmektedir. Ödemeler kiracının nakit akışları daha fazla dikkate alınarak düzenlenir. Son dönemlerde banka kredileri, proje finansman desteklerinde bu hususa daha fazla önem vermektedir.
- v. Tek Sözleşme: Leasing yönteminde yatırımcı ayrı sözleşmelere gerek kalmadan yapacağı tek sözleşme ile ihtiyacı olan tüm mal ve hizmetleri elde edebilir.
- vi. Vergi Avantajları: Yatırımcı, projesiyle ilgili teşvik belgesine sahipse ve bunu leasing şirketine devredebiliyorsa birtakım vergi avantajlarından yararlanabilmektedir.
- vii. Hacedilmeme: Leasing kiralaması yapan gemicilik şirketinin iflası durumunda aktiflerindeki (gemiler) hacedilemez ( Seyidoğlu, 2003: 430).

Gemi alımlarının finansmanında Finansal Kiralama sözleşmelerinin dezavantajları da vardır. Bunlar da şu şekilde sıralanabilir:

- i. Kiracı, vergisel ve diğer avantajları elde edebilmek için armatörlük sıfatını getirdiği bazı esnekliklerden vazgeçer. Gemiyle ilgili gündelik veya beklenmedik revizyon/ harcamalar için kiracı, finansal kuruluş ile çok detaylı anlaşmalar yapmak ve bunlara uymak zorundadır.
- ii. Finansal kiralamada yasal süreler veya finansal kiralama anlaşması bitmeden daha erken sürede genellikle işlem bitirilemez.
- iii. Finansal kiralamadan doğacak vergi avantajlarının paylaşılması, finansman sağlayan kuruluş tarafından talep edilmektedir.
- iv. Hurda değer üzerinden riskin karşılıklı olarak paylaşılması gerekmektedir.
- v. Armatör açısından finanse edilmiş gemi, mülkiyeti altında görülmediğinden diğer kolektif borçlanmalarda ilave teminat olarak kullanılma olanağı kalmamaktadır (Sarışen, 2006: 24).

Denizcilik sektöründe finansal kiralamada temel prensip geminin banka, büyük bir kuruluş veya bir sigorta şirketinin temin ettiği kredi ile geminin satın alınması ve bu aktif varlığı işletmek için donatana tam yetki veren uzun vadeli bir sözleşme ile

geminin, donatana kiralanmasıdır fakat, bu durum donatana finans şirketlerine karşı sorumlu kılar. Finansal kiralamanın temel özelliklerinden birisi de uygun vergi avantajından yararlanmak için finans şirketine fırsat vermesidir. Örneğin, 1985'e kadar İngiltere'de hükümet ilk yıl için yatırımın kârlara karşı gösterilmesine izin vermiştir (Yıldız, 1996: 243).

Finansal Kiralama, özellikle büyük ölçekteki tankerler ve kuru yük gemileri gibi yeni inşa fiyatlarının 40 milyon USD ve üzerinde olduğu projelerin yüksek finans maliyetlerini karşılamada kullanılmaktadır. Tipik olarak, armatörün, nakit akışının garanti olduğu güçlü bir dış ticaret firmasıyla çalıştığında tercih edilen bir finans yöntemidir. Kiralama maliyeti, armatörün veya yük taşıyacak olan dış ticaret/sanayi firmasının gücüne ve kiralama süresine bağlıdır. Yöntemle ilgili pozitif bir nokta olarak, geri ödemeler sabit ve eşit taksitlerle yapılabilir ve borcun süresi geminin ekonomik ömrünün üzerine çıkacağı için finansman maliyetlerinin çok kullanışlı olduğu söylenebilir. Söz konusu finansmanın büyüklüğünden, anlaşmanın daha uzun dönemli olmasından ve sermayenin de bir bileşen olarak kabulünden ötürü finansal kiralama anlaşmasının tamamlanması süresi 180 güne kadar uzamaktadır (Sarışen, 2006: 24).

Kiralama, gemicilik finansmanında banka kredilerine benzerlik gösteren alternatif bir kaynaktır. 1960'lı ve 1970'li yıllarda kiralama yöntemiyle finanslama dünya ölçüsünde önce ABD, sonra İngiltere ve Avrupa'nın diğer ülkelerinde oldukça revaçta olmuştur. Finansal Kiralama, % 100 finanslama sağlar ve firmanın gemileriyle ilgili bir ipotek verilmesini zorunlu kılmaz. Eğer bir gemi firması yatırım projesi ile ilgili % 100 bir kredi finansmanı bulmak isterse, almış olduğu krediyi geri ödeyebilmek için gemileri en fazla nakit akışı sağlayacak biçimde çalıştırmak zorundadır. Ayrıca, kredi alan gemicilik firması diğer gemilerini almış olduğu kredi karşılığında ipoteklemek zorundadır. Gemi fiyatları yükseldikçe, bir finanslama yöntemi olarak kiralama daha cazip hale gelmeye başlamıştır (Syriopoulous, 2007: 176).

Kiralama yoluyla finanslamada, finanslama yapan kurum yani geminin yasal sahibi, kredi yoluyla finanslama yöntemine göre, gemi sahibine daha küçük bir kefalet karşılığında daha uygun bir dönem için tam finanslama sağlar. Kredi yoluyla finanslama yöntemine benzemesine rağmen, kiralama yoluyla finanslama firmanın varlıkları üstüne herhangi bir yük getirmez. Kiralama yoluyla finanslamanın bir başka çekici yönü ise, istenilen vade için sağlanabilmesidir. Finansal kiralama yönteminde, kiraya veren, yani

mal sahibi varlığı ile sermaye harcamalarının karşılığını tamamen ele geçirmek ister ve bu suretle sermaye maliyetlerini ve kâr marjlarını karşılamayı arzular. Sermaye yatırımları yoğun olan gemicilik işletmelerinde kiralama süresi genellikle 10 yıldan fazladır. Çoğu kez kiralama süresi kiracı ile mal sahibi arasında yapılacak görüşmelerde kararlaştırılır. Bu görüşmelerde, mal sahibi yani kiracı ilgili varlığın gelir getirme potansiyelini ve kiracının geçmiş finansal performansını göz önüne alır. Kiralama yöntemiyle finanslamanın bir başka yönü ise, nakit akışlarının öngörülmesine ve ilgili giderlerin tahminlenmesine olanak vermesidir (Syriopoulos, 2007: 172)

### 3.1.7. Dünya Bankası Kredileri

Dünya Bankası misyonunu “Yoksulluktan Arınmış Bir Dünya” olarak belirlemiş uluslar arası bir finansal örgüttür. IMF’ye üye olan her ülke aynı zamanda Dünya Bankasının da üyesi sayılır. Dünya Bankası’nın temel kuruluş amacı, İkinci Dünya Savaşı ile altyapısı tahrip olan ve finansal kaynak arayan ülkelere bu imkânı sunmaktır. Böylece, gelişmekte olan ekonomileri etkileyen krizler, acil durumlar ve savaş sonrası rehabilitasyon ihtiyaçları bankanın faaliyetleri arasında önemli bir yer tutar. Dünya Bankası, global ölçekte ekonomik gelişmeyi desteklediği için kalkınmada katalizör görevi görecektir. Bu bağlamda, denizcilik endüstrisi kurma imkânı olan uluslar, bankanın konu hakkındaki teşvik ve kredi yararlanabilmektedir.

Dünya Bankası bir ülkede denizcilik sektörü ile ilgili kredi vermeden önce bazı hususları dikkate alır. Bunlardan ilki, krediyi talep eden ülkenin ticaret hacmi, beklentileri ve yatırımın ülke ekonomisine sağlayacağı döviz girdisidir. Eğer sağlanacak kredi ülkede beklenen döviz bolluğunu yaratmayacaksa sektör kredi desteğinden yararlanamaz. İkinci unsur; gemi yatırımlarının diğer sektörlerin gelişimine katkısı ve sağlayabileceği istihdam imkânlarıdır. Gemicilik ve tersaneler için verilen finansal desteğe, kendisiyle beraber birkaç sektör de duyarlılık gösterir. Demir, çelik, alüminyum, cam, metal işleme, kaynak, ısıtma işlemi, plastik vb pek çok endüstriyel ürünün kullanıldığı gemi imalatında sektöre sağlanan finansal destek, bağlantılı pek çok alanda da harekete neden olur. Ayrıca, gemi alımı ve inşası için verilen krediler uzun vadeli olduklarından sürekli bir faiz ve komisyon geliri imkânı yaratırlar. Bununla beraber bir geminin tersanede geçirdiği imalat süresi ortalama 18- 24 ay olduğu için istihdam

sorunlarına da ciddi katkı sağlanmaktadır. Dünya Bankası, gemi alımları ve tersane kredileri için fon sağlamadan önce verilen bu destek sayesinde uluslar arası pazarlara açılma veya pazar payını artırma olanağını da inceler. Bu hususlarda olumlu katkı sağlayacak fonların, talep sahibi ülkeye transferine daha sıcak bakılır. Dikkate alınacak son husus ise, gemilerin kredi verilen ülke imkânlarıyla yapılması ve bunun ülke ekonomisine sağlayabileceği katkıdır (<http://www.econ.worldbank.org>).

### **3.1.8. Takas- Barter Anlaşmaları ve Bareboat Kiralama**

Barter şirketleri daha çok yurtdışında faaliyet imkânı bulan ve takas yoluyla işgörecek firmalar arasında iletişim görevini üstlenen işletmelerdir. Tarafların birinin ya da ikisinin de likidite sıkıntısı çekmesi üzerine ortaya çıkmış bir uygulamadır. Barter şirketi alıcı ve satıcıyı karşı karşıya getirmekte mal ve hizmet alışverişlerine aracılık yapmaktadır. Türkiye’de uygulamasına rastlanılmamıştır. Bu sistem daha çok dağılan Rus Cumhuriyetleri ile ticarî ilişkiye giren ülkeler arasında gerçekleşmektedir. Ülkeye yapılan ihracat karşılığında ihracat yapılan ülkeden gemi ithal edilir. Armatör firma sahipleri ise gemi bedellerini kendi ülkelerine öderler. Barter sistemi gerçek anlamda paranın maliyetini düşürücü bir işlemdir. İsviçre’de 64 bin ve A.B.D’nde 400.000 firma Barter sistemini kullanmaktadır. Paranın giderek pahalılaşması, şirketlerin alternatif modeller üzerinde yoğunlaşması sonucunu doğurmaktadır (Gürsoy, 2000: 97).

Bareboat Kiralama (Demise Charter) özünde leasing işlemlerine benzeyen bir operasyondur. Bu yüzden artık uygulanmamaktadır, yerini leasing almıştır. Armatör, gemisini tüm işletme haklarını devredecek şekilde ve hiçbir gemi adamı bulundurmadan kiralar. Kiralayan, geminin bütün ihtiyaçlarından sorumludur. Asgari beş yıllık vadelerle yapılan bu sözleşmeler sonunda kiralayan geminin de sahibi olmaktadır (Nazlıççek, 2004:3).

### **3.1.9. Ülkelere Özgü Yöntemler**

Denizciliğe gereken önemi veren uluslar sektörün finansmanı için sürekli alternatif arayışındadırlar. Piyasalardan mümkün olan en ucuz fonları sektöre aktarmannın yollarını arayan bu ülkelerde denizciliğin en büyük destekçisi de yine devletin kendisi olmaktadır. Günümüzde denizcilik sektörünü kendine özgü yöntemlerle destekleyen ülkelere bazılarını; Almanya, Güney Kore, Norveç, (bir özel idari bölge

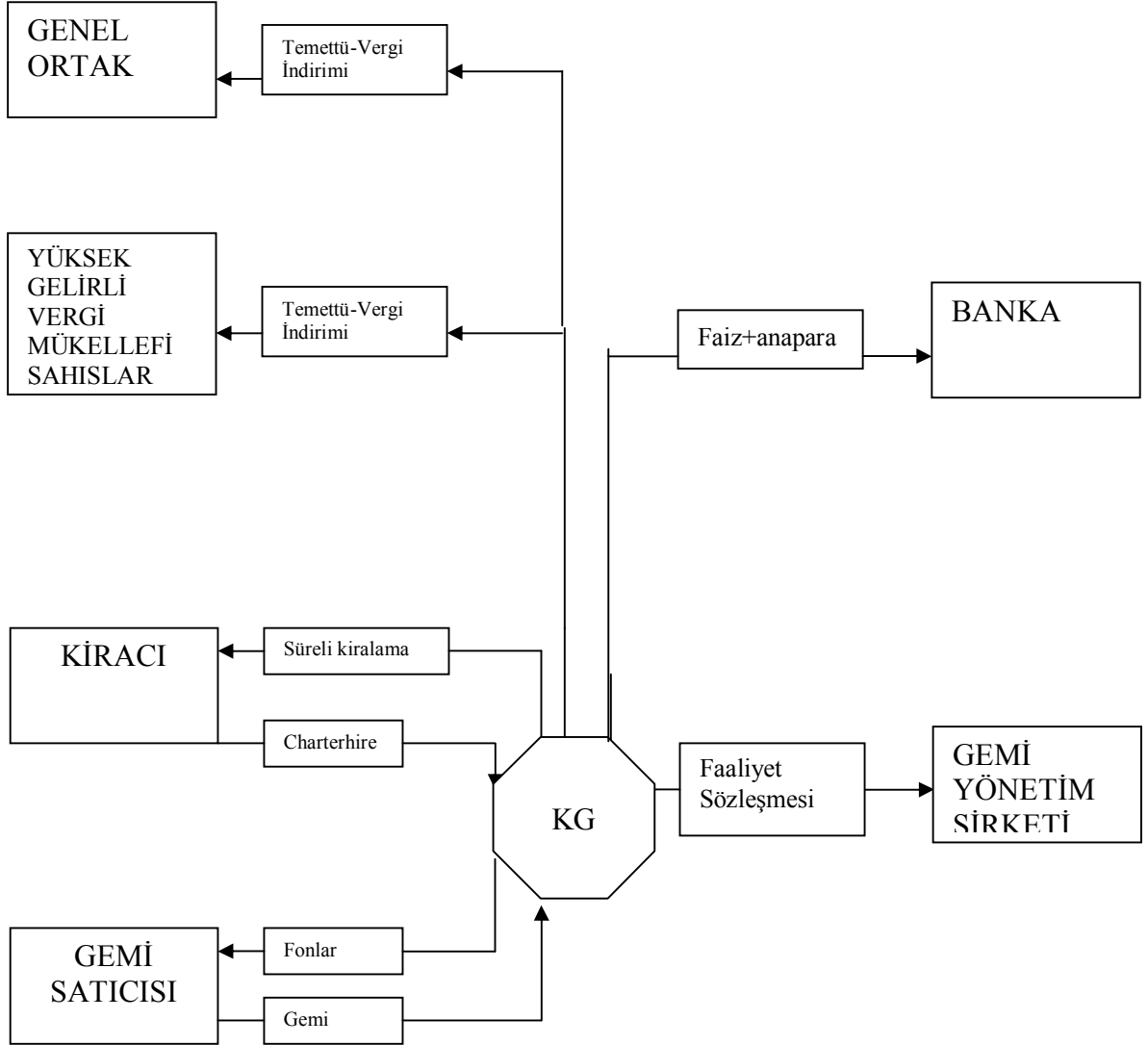
olarak) Hong Kong ve Singapur'dur. Bu ulusların dünya deniz ticaret filosundaki ağırlıkları da göz önünde bulundurulursa verilen desteklerden etkili bir biçimde yararlanabildikleri söylenebilir.

### **3.1.9.1. Alman KG Modeli (Kommanditgesellschaft)**

Yatırımcıların kurmuş olduğu limited ortaklıklar Almanya'da gemicilik endüstrisi için özsermaye sağlamanın en önemli kaynağıdır. Almanya'da KG modeli gemicilik endüstrisi için %100 finanslama sağlamaktadır. Buradan sağlanan fonlar, genellikle yeni gemilerin inşa edilmesinde, ya da pahalı gemilerin satın alınmasında kullanılmaktadır. Çoğu kez, gemi sahibi gemisini özel olarak kurulmuş olan bu limited şirketlere satmakta ve daha sonra aynı gemiyi belirli bir süre için kiralamaktadır. Bu limited şirket bankalarla görüşme yapmakta ve kendi hisse senetlerini yüksek vergi matrahına sahip Alman yatırımcılarına satmaktadır. Yüksek vergi diliminde bulunan Alman yatırımcılar da, bu yatırımlarını gelir vergisi matrahlarını azaltmak için kullanmaktadırlar. Örneğin, yüksek gelir vergisi ödeyecek bir Alman KG şirketinden 100.000 Euro' luk hisse senedi almakta, bu yatırım ilgili Alman vergi mükellefine 52.000 EU'luk bir muafiyet sağlamaktadır. Alman vergi mükellefi sadece 48.000 EU'luk bir yatırım yaparak, 100.000 EU'luk bir hisse senedi yatırımına sahip olabilmektedir. Bu durum, yüksek vergi diliminde bulunan vergi mükelleflerini bu teşviklerden yararlanmak için gemicilik sektörüne finansman sağlayan KG şirketlerine yöneltmektedir (Tzavaras, 2005: 27)

Alman Kommanditgesellschaft (KG) modeli finanslama son yıllarda büyük gelişim göstermiştir. KG modeli finanslamaya olan büyük talebi çeşitli faktörler etkilemektedir. Alman vergi mevzuatı gemi projeleri için, çok cazip amortisman ayırma olanakları ve vergi avantajları sağlamaktadır. Yine, vergi mevzuatı, çok çekici vergi iade olanakları sunmaktadır. Kommanditgesellschaft şirketi sınırlı sorumlu ortaklardan oluşmuştur. Bu ortakların çoğu yüksek gelir elde eden yöneticiler, girişimciler, avukatlar, doktorlar ve hatta vakıf kurumlarıdır. Kommanditgesellschaft şirketine en az 15.000 EU ile ortak olunabilir. Bu ortaklığın riski, kurulan nominal sermaye ile sınırlıdır. Kommanditgesellschaft şirketi pek çok ortaktan topladığı bu paralarla yani özsermaye ile gemiler satın almaktadır. Ortaklardan toplanan bu fonların %35- 50'si satın alınan geminin özsermayesini oluşturur, geri kalan kısım da bankalardan KG'lere

uygun koşullarda kredi olarak verilir. Gemi satın alındıktan sonra, KG şirketi gemiyi bir başkasına kiralar. Bazen gemiyi satan kişi ile alan kişi aynı olabilir (Tzavaras, 2005:33)



Şekil 3. 4: KG Sisteminin Temel Yapısı

Kaynak: Germanische Shipping, 2007: 30

KG sistemi çok verimli çalışmaktadır. Bu şirketler ile ilgili olan herkes için kazan- kazan durumu sağlarlar. Bu sistem sayesinde yatırımcılar, tek başlarına giremeyecekleri büyük gemi projelerine yatırım yapma olanağı bulurlar. Bu şirketler

sayesinde, bireysel yatırımcılar, kendilerine kapalı olan piyasalara katılma olanağı elde ederler. Yine bu şekilde yatırım yapan yatırımcılar gemiyi kendileri işletmek zorunda değildirler. Bu konu oldukça önemlidir çünkü KG şirketlerinin yatırımcılarının çoğu gemicilik endüstrisini tanımazlar. Bu yönde bilgileri, yetenekleri ve tecrübeleri yoktur. Yine, KG şirketleri yatırımcılarına çok cazip vergi avantajları sağlamaktadır.

Özellikle Almanya, denizcilik sektörü ile ilgili ciddi kamusal destek sağlayan bir ülkedir. Kommanditgesellschaft (Komandit Şirket) uygulaması ile bu şirket türüne finansal destek sağlayacak bir fon Alman hükümetince kurulmuştur. Devlet böylece, pek çok sektörü desteklemekle beraber denizcilik sektörü için de kaynak yaratabilmektedir. Bu fona dâhil olan şirketlerin % 30'u halkla sermayesini paylaşmaktadır. Sermayesi bu şekilde halka açılan bu şirketlerin bünyesindeki gemiler daha sonra KG fonuna satılmakta böylece toplam filoda artış sağlanmaktadır. Bu yöntemde ayrıca vergisel avantajlar ve ucuz kredi desteği sunulmaktadır. Kurulan fonun halka açılmasıyla birlikte bu fondan satın alan kişilere devlet garantisi altında yıllık belirli bir yüzde faiz ödemesi taahhüt edilir. Ayrıca elde edilen faiz gelirinden vergi muafiyeti de sağlanır. Fona dahil olan şirketler zarar etseler dahi yatırımcı, devletin garantörlüğü sayesinde etkilenmez. Bu yüksek güvence sayesinde halkın ekonomik gelişmeye iştiraki sağlanmış ve şirketlerin de finansal kaynak bulması kolaylaştırılmış olmaktadır. (Germanische Shipping, 2007: 4)

### **3.1.9.2. Norveç KS Limited Ortaklık Modeli**

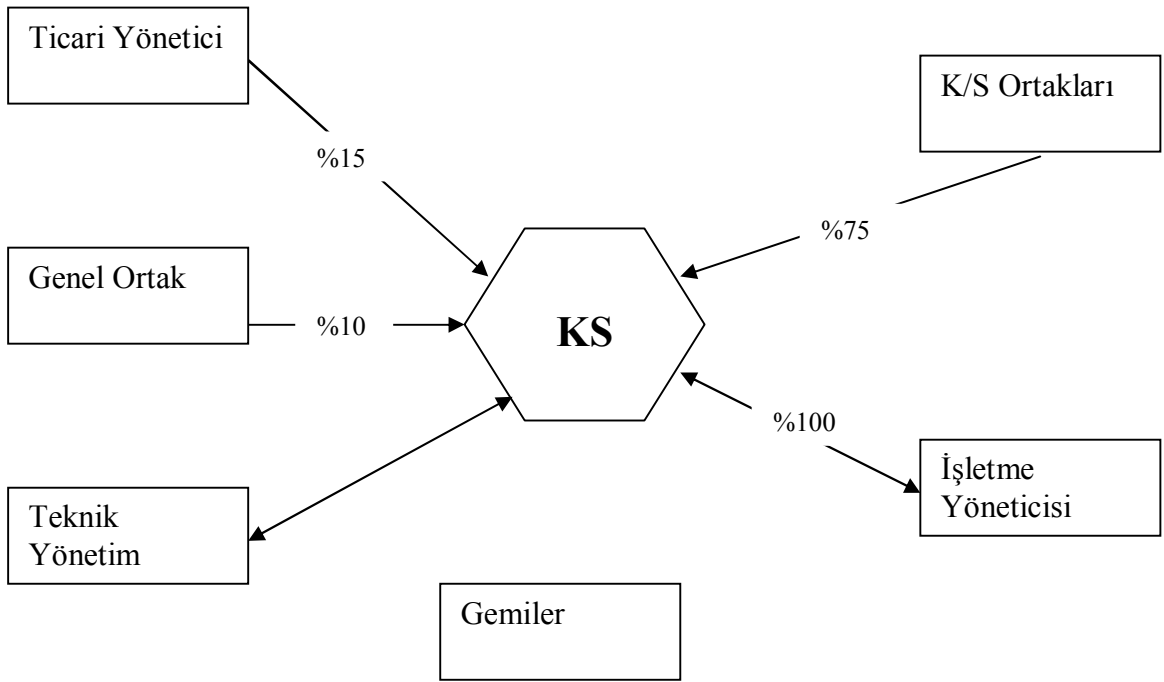
Norveç KS Limited Şirket Modeli, özsermaye yolu ile yani inşa edilmiş ve ikinci el gemileri finanslamamanın bir başka yoludur. Bu finanslama modeli, Alman Kommanditgesellschaft modeline çok benzemektedir. Ancak, yapılan analizler bu modelin daha çok 15 yaşlarındaki ikinci el gemilerin finansmanında kullanıldığını göstermektedir (Tzavaras, 2005: 34).

Kısa olarak K/S Ortaklığı olarak ifade edilen Kommandittselskop standart bir Norveç limited şirkettir. Bu ortaklıklarda bir veya birden fazla sınırlı sorumlu ortak ve en azından bir tane genel ortak vardır. Sınırlı sorumlu ortaklıkların yükümlülüğü ortaklık sözleşmesindeki miktarla sınırlı olduğu halde, genel ortakların yükümlülükleri sınırsızdır. Ortaklar, şahıslardan ve hükmi şahsiyetlerden oluşabilir. Şekil 3.5 de KS sisteminin temel yapısı gösterilmiştir.



K/S modelinde, bir gemi projesinin edinilmesi şöyle olur. Vergi avantajlarından yararlanmak için, ortaklığın öz sermayesi, edinilecek geminin maliyetinin yüzde 70'ine eşit olmalı ve bu öz sermayenin %10'luk kısmı da genel ortak tarafından konulmuş olmalıdır. Gemi projesine sahip olacak ortaklar, ayrıca, gemi maliyetinin %20'sini kuruluş aşamasında, bir diğer %20'yi de iki yıl içinde koyacaklarını taahhüt etmelidirler. İkinci %20'lik öz sermaye kısmı, sadece gerekli olduğunda talep edilecektir. Daha sonra, satın alınacak geminin maliyetinin %20'si taahhüt edilmiş bu sermayeden, %80'i de ipotekli banka kredisi ile finanse edilir (Stopford, 1997:208).

Şekil 3. 5: K/S Limited Ortaklığın Temel Yapısı



Kaynak: (Tzavaras, 2005: 35)

K/S Limited ortaklığı sayesinde gemi sahipleri bilançolarında göstermeden gemi sahibi olabilmekte, zengin, servet sahibi Norveçliler de vergiden muaf yatırım araçlarına sahip olabilmektedir (Tzavaras, 2005: 37).

Gemicilik alanında özellikle filoların büyütülmesi için uygulanan yöntemler birbirine benzerlik göstermektedir. Norveçte'de KS sistemi olarak adlandırılan denizcilik sektörünü fonlama yöntemi, temelde, küçük tasarruf sahibinin gemi

yatırımlarına iştirakini öngören ve devletçe belirli bir kazancı taahhüt edilmiş tahvil satışlarıdır. Böylece sisteme ciddi miktarda likidite sağlanmış olmaktadır. Norveç Şirketler Hukuku, sektörel kalkınmanın sağlanması ve desteklenmesi için faaliyet alanı tek bir iştiğal mevzuu ile sınırlandırılmış Komandit Şirket (KS, Kommandittselskapp) uygulaması getirmiştir. Gemicilik şirketlerinin bu şekilde örgütlenmesini teşvik eden sistemde firma sahiplerinin sermayedeki payları %10'dan aşağı düşemez ve şirketin alacaklılarına karşı sınırsız sorumludurlar. Diğer ortaklar, getirdikleri sermaye ile yükümlüdürler. Şirket, kuruluşta taahhüt ettiği sermayenin %50'sini en geç iki yıl içinde tamamlamak zorundadır. Ayrıca, tahvil çıkarmak suretiyle sermaye artırmak ve temin etmek mümkündür. Bu tahvillerden alanlar, kurulan gemicilik şirketinin gelirine ortak olup, elde edilen gelirden de vergi muafiyeti kazanırlar. Böylece, sistem teşvik edici bir hal almış olur (<http://www.marinemoneyoffshore.com>).

### 3.1.9.3. Kore Gemi Yatırım Şirketi Fonları

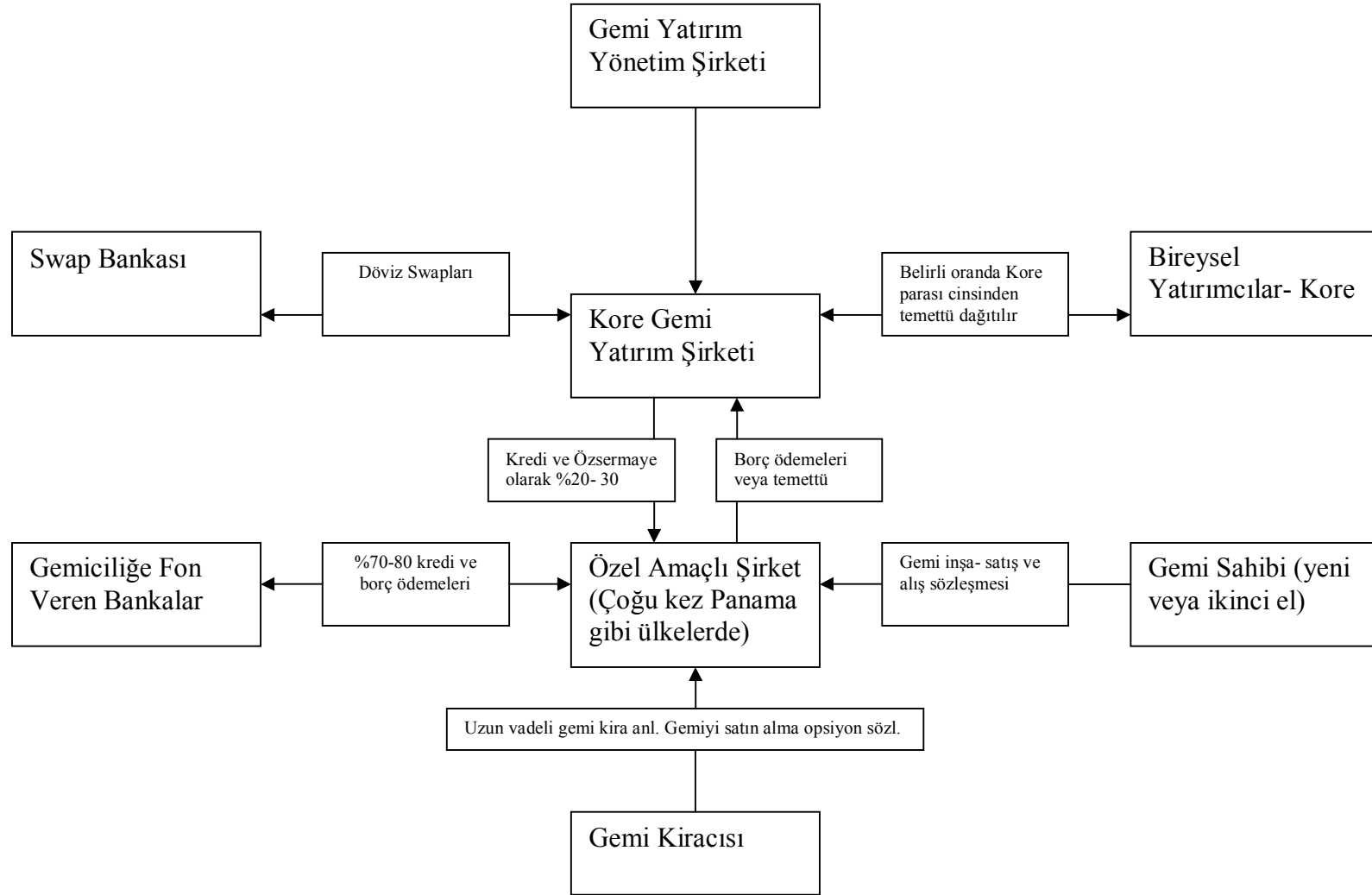
2007 Asya finans krizinden sonra kendi ülkelerinde yeterli fonları sağlayamayan Kore gemi şirketleri, yabancı gemi sahiplerinden uzun vadeli gemi kiralama yoluna daha çok başvurmaya başladılar. Kore Hükümeti, yerel gemi finansmanının kalkınmasını teşvik etmek için, 2003 yılında, Gemi Yatırım Şirketi yasasını yürürlüğe soktu. Getirilen vergi kolaylıkları sayesinde, Koreli gemi şirketleri daha fazla finanslama seçeneğine sahip olacak ve Kore sermaye piyasasına daha kolay erişebilecekti. Halihazırda, Kore Maliye Bakanlığı ile Kore Denizcilik ve Balıkçılık Bakanlığının onayından geçmiş üç fon bulunmaktadır. Bunlar, Kore Gemi Finansmanı (KSF), Kore Deniz Fonu Şirketi (KOMARF) ve Global Deniz Finansmanı kurumudur (Gek, 2006: 57)

Çıkarılan yeni yasaya göre, gemi yatırım şirketi Kore'de kurulmuş olup, gemi satın alınmasına yönelik yerel özsermaye yatırımcılarından ve finansal kurumlardan uzun vadeli finanslama sağlayacaktır. Bu yatırım şirketi, Panama gibi vergilerin az olduğu ülkelerde bir özel amaçlı şirket de kurabilecektir. Bu özel amaçlı şirket, gemileri satın alacak ve bunları uzun vadeli olarak gemicilik şirketlerine kiralayacaktır.

Gemicilik Yatırım Şirketi, halka açılma yoluyla ve özel plasmanlarla gereksinim duyduğu fonları bireysel ve kurumsal yatırımcılardan sağlayacaktır. Gemicilik Yatırım

Şirketi, özel amaçlı şirketin hisselerinin tamamına sahiptir. Bireysel ve kurumsal yatırımcılar ise, hisseleri oranında Gemicilik Yatırım Şirketine sahip bulunmaktadır. Borsanın şartlarını taşıması durumunda, Gemicilik Yatırım Şirketi Kore Menkul Kıymetler Borsası'na kote edilebilmektedir (Gek, 2006: 22)

Şekil 3. 6'da, Kore'de gemi finansmanını desteklemek için oluşturulan sistemin ayrıntıları gösterilmektedir.



Şekil 3. 6. Kore Gemi Fonlama Sisteminin Yapısı,

Kaynak: Gek, 2006:58)

### 3.1.10. Sermaye Piyasalarından Kaynak Temini ve Halka Arz

Denizcilik sektöründe faaliyet gösteren firmaların hisselerinin işlem görebileceği etkin bir denizcilik borsasının olmaması eleştirilen bir husustur. Çok genel olmasa da mevcut borsalarda, diğer sektörler ile karşılaştırıldığında denizcilik riskli, kestirilemeyen sonuçlara sahip ve güvenilir olmayan bir sektör olarak algılanmaktadır. Buna karşın denizcilik sektöründe yapılan çeşitli analizler, sektörün kurumsal yatırımcılar cephesinde algılandığından daha az riskli ve getiri yönünde daha güçlü olduğunu ABD hisse senedi piyasası ortamında da ispat edilmiştir (<http://www.platou.com>).

Hisse senedi kavramı genel olarak varlığa dayalı nakit akışının, sabit veya değişken finansal enstrümanlara dönüştürülmesini kapsamaktadır.

Denizcilik firmaları cephesinden bakıldığında, hisse senedi piyasaları, denizcilik için yıllardır göreceli olarak önemsiz bir sermaye kaynağı olarak değerlendirilmiştir. Bu piyasalarda sınırlı sayıda halka açık denizcilik firmaları kaynak sağlamasına karşın, işlem gören hisse senetleri genellikle net aktif değerinin altında ve yüksek bir iskonto oranı uygulanarak değerlendirilmektedir.

Menkul kıymetleştirme, diğer finansal alanlarda yıllardır uygulanmasına karşın, ancak yakın zamanlarda denizcilik sektöründe uygulama olanağı bulmuştur. Bunun ana nedeni denizcilik sektöründe düzenli ve belirgin bir gelir akışının çok nadir rastlanılan bir durum oluşudur (<http://marinemoneyoffshore.com>).

Hisse senedi piyasaları, denizcilik sektörünün gelişimi için ihtiyaç duyulan sermaye kaynaklarının yıllardır çok az bir kısmını kapsamıştır. Borsalarda işlem gören mevcut denizcilik firmalarının birçoğu da düşük performans göstermiş olmaları, bu kısır döngünün kırılmamasının önemli nedenlerinden biri olarak görülebilir. Denizcilik firmalarının borsaya kotasyonunda diğer sektörlerle kıyasla geç kalındığı belirtilmektedir. Hatta, Norveç, Danimarka, Yunanistan, Almanya, Japonya ve ABD gibi önde gelen denizciliğe önem veren birkaç ülke dışında, birçok ülkenin borsasında denizcilik işletmeleri işlem bile görmemektedir.

Denizcilik firmalarının ekonomide önemli bir işlevinin bulunması, sermaye piyasalarının etkinliğinin en azından ekonomiyi temsil bakımından yetersiz kaldığının

bir göstergesidir. Öte yandan, etkin piyasa için denizcilik sektöründe firmalarının fiyatlandırmasında aşağıdaki kriterlerin dikkate alınması gereklidir (Oral, 1996).

- Denizcilik sektörü uluslar arası bir piyasaya sahiptir. Uluslararası piyasa riski, navlun değerleri ve yakıt fiyatları değişimi ile ölçümlenebilir.
- Sektör firmalarının hisse senetlerinin işlem gördüğü borsaların etkin olduğu düşünülmesine karşın, uluslar arası denizcilik piyasasındaki değişiklikler pay senedi fiyatlarına doğru olarak zamanında yansımayaabilir.
- Özel uzmanlaşma gerektirmesi ve çeşitli riskler nedeniyle kurumsal yatırımcılar denizcilik sektörüne uzak kalmaktadır.
- Nihayet sektör, ekonomik özelliklerinin ötesinde devlet desteğine bağımlı ve aynı zamanda uluslar arası standartlara konu olabilmektedir.

Bir denizcilik şirketi filusunda oldukça büyük ve değerli bir mal toplamına sahip iken, potansiyel yatırımcının esas ilgisini çeken, bu filodan elde edilen gelir düzeyi ve değişkenliğidir.

ABD sermaye piyasaları, uluslar arası sermaye piyasalarının en büyük ve en sofistike olanının temsil eder. Aslında, büyük miktarda sermaye bulmak için uzun vadeli bir strateji izleyen bir denizcilik şirketinin ABD sermaye piyasasına yönelik çalışması kaçınılmaz olmaktadır. Menkul kıymet piyasasında, fon sağlama maliyeti geleneksel banka finansmanı ile rekabet edebilmektedir. Bu menkul kıymetleşme girişiminde temel güdü olarak kabul edilmektedir (Tzavaras, 2005: 15).

Gemicilik endüstrisindeki işletme şartları sürekli değiştiğinden, gemicilik şirketleri yatırım planlarını finanse etmek için yeni finansal enstrüman ve piyasalar arayışı içindedir. Son zamanlarda, ekonomik durgunluklar ve gemicilik faaliyetlerindeki krizler nedeniyle, gemilerin finanslamasında tedrici değişiklikler olmaktadır. Bu değişikliğe yol açan faktörler arasında şunlar sıralanabilir (Stopford, 1997: 43).

- Pek çok gemicilik şirketindeki sermayenin erozyona uğraması
- Banka kredilerinde daralma
- İlgili tüm şahıslar (gemicilik şirketleri, bankalar, yatırımcılar) için “sermaye yeterliliğinin” kritik bir mesele olarak görülmesi,
- Dünya ölçeğinde faaliyet gösteren ticaret filolarındaki gemilerin yenilenmesi için çok büyük miktarda sermaye gereksinimi olması,

- Dünya genelinde sermaye piyasalarının uluslar arası duruma gelmesi ve bütünleşmesi,
- Yatırımcı beklentileri ve sermaye piyasası gereksinimleri nedeniyle, gemicilik şirketlerinin kültürel ve yapısal olarak yeniden örgütlenmesi
- İş ahlâkı, sosyal sorumluluk ve yönetim gibi kavramların ön plâna çıkması.

Yatırımların finanslamasında önemli bir göreve sahip olmasına rağmen, menkul kıymet piyasalarının gemilerin finanslamasına katılımı sınırlı kalmıştır. Gemicilik firmalarının aile şirketi olması, firmanın kontrolünün başkalarının eline geçmesine karşı olan korkular, hassas firma bilgilerinin başkalarınca öğrenilmesini önlemek, gemicilik firmalarına ait hisse senetlerinin bireysel ve kurumsal yatırımcıların ilgisini çekmemesi bu sınırlamada büyük rol oynar.

Son zamanlarda gemicilik firmaları uluslar arası menkul kıymet piyasalarında kote olmanın yararlarını keşfetmişlerdir. Gemicilik firmalarının halk açılmaları yatırımcıların da ilgisini yeniden çekmiş, yatırımcılar borsada işlem gören yüksek gelire sahip denizcilik firmalarının çekiciliğini yeniden fark etmişlerdir. Bu eğilimin artmasında navlun fiyatlarının çok yükselmesi, gemicilik firmalarının mali durum tablolarının oldukça düzelmesi yardımcı olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri ve Çin ekonomilerindeki gelişmeler, gemicilik şirketlerinin nakit akışlarının düzelmesini sağlamıştır (Tzavaras, 2005: 18).

Gemicilik şirketlerinin halka açılmaları, genellikle, diğer endüstriyel ve hizmet işletmelerinin halka açılmalarından önemli farklılıklar arz etmektedir. Çünkü, gemicilik firmalarında şirket değeri, genellikle, firmanın sahip olduğu sabit, maddi varlıkların yani geminin değeri ile yakından ilgilidir. Bu bakımdan, gemicilik şirketlerinin halka açılmaları gayrimenkul yatırım tröstlerinin durumuna benzemektedir. Yine, uluslar arası düzeyde gemilerin alımı ve satımı ile ilgili bilgilerin çok düzenli olması nedeniyle, gemicilik şirketlerinin halka açılmasına ait bilgi asimetrisi düşük düzeydedir. Gemicilik endüstrisinin konjonktürel bir özellik göstermesinden ötürü, gemicilik pazarının olumlu bir gelecek sunması durumunda, gemicilik şirketleri hisse senedi piyasalarını tercih etmektedirler.

### 3.1.10.1 Gemicilik Şirketlerinin Halka Açılmalarında Önemli Olan Faktörler

Menkul kıymet piyasalarından özsermaye yoluyla fon sağlamak isteyen gemicilik firmalarının karşılaştığı en önemli sorun, yeni ihraç edilen menkul kıymetlerin fiyatlamasıdır. Menkul kıymet piyasalarından sağlanan özsermaye finanslaması, gemicilik şirketleri yönünden cazip bir sermaye kaynağıdır. Çünkü, bu yolla sağlanan fonların maliyeti diğer fonlama maliyetlerine göre daha düşüktür. Bu durum, daha çok gemicilik firmalarının geleneksel olarak düşük temettü ödemeleri ile ilgilidir. Gemicilik firmaları sermaye yoğun işletmeler olduğundan, firma kazançları daha çok filonun genişletilmesi ve yenilenmesi amacıyla kullanılmaktadır. Öte yandan, özsermaye yatırımcılarının istemiş olduğu getiri oranı oldukça yüksektir. Genellikle, gemicilik firmaları LIBOR+ % 1 veya % 2 üzerinden kredi alabilirlerken, bu oran % 7'ye kadar yükselebilmektedir. Gemicilik firmalarının almış olduğu 10 yıllık subordinat debt in maliyeti ise, yıllık % 10- 12 seviyelerindedir. Ancak, yatırımcılar, gemicilik piyasalarının oldukça riskli olması, navlun fiyatlarının oynaklığı nedeniyle, yıllık % 15 veya % 20 getiri beklemektedirler. Bu durum, çoğu gemicilik şirketinin hisse senetlerinin yatırım yapılabilir nitelikte olmadığını, hisse senetleri fiyatlarının düşmesini önlemek için, ortalama pazar getirisi üzerinden daha fazla getiri sağlamak zorunda olduğunu göstermektedir (Stokes, 1993: 33).

Gemicilik şirketlerinin halka açılmalarında, bu açılmadan sağlanacak brüt gelir, firmanın hacmi, toplam sermayeye göre sağlanacak özsermaye payı, manivela (kaldıraç) derecesi, firmanın geçmişi, firmanın sahip olduğu filonun yaşı önemli faktörlerdir. Ancak bu faktörlerin en önemlisinin manivela derecesi olduğu bilinmektedir. (Syriopoulos, 2007: 181).

Denizcilik sektörünün karşılaştığı en büyük gerçeklerden biri de, sektörün güçlü yönetim çevresi olan özel bir sektör olma özelliğini kaybettiğidir. İki temel gelişme bu gücün azalmasında en büyük nedendir:

- İlki, yükselen çevre bilincidir. Özellikle yaşanan kazalar sonucu meydana gelen kirlenme olgusu, çevre baskılarının artması ve çevre ile ilgili yasal düzenlemelerin yapılması, denizcilik üzerinde kamuoyunun daha fazla tepkisini çeken bir durum arz etmektedir.
- İkincisi, armatörlerin gerekli ekonomik/finansal gelişmeyi sağlayabilmek için bireysel tasarruflara dayalı sermaye piyasalarına artan bağımlılığıdır (Syriopoulos, 2007: 182).



Finansal kuruluşların kredilendirme süreçlerinin tedbirli yaklaşımları ve uzun vadeli sabit bir getiriyi sağlayan gemi kiralama sözleşmelerinin yokluğu, armatörlerin yönünü halka arz alternatifine yöneltmektedir. Denizciliğin kendisine özgü değişken yapısı, tipik olarak gelir artışına odaklanan, hızlı sonuçlar talep eden ve olumsuz atmosferden çabucak etkilenen kurumsal yatırımcıların uzaklaşmasına neden olmaktadır. Denizcilikte, piyasaya girme-çıkma zamanlaması diğer sektörlerden daha fazla kritik bir öğedir ve bu durum karşısında kurumsal sermaye piyasasının farklı bir tavır takınması gereklidir. Tarihsel süreç içinde pek çok piyasaya geç girme ve piyasadan erken çekilme hataları yaşanmıştır.

Prosedür olarak, finansal kuruluş ve armatör halka arz edilecek hisse senetlerini uygun biçimde fiyatlandırır, halka arz edilecek şirket ve sektör performansı hakkında bilgi sunulur. Kurumsal yatırımcılar ve denizcilik firmalarının ortak kazançlar türetebileceği bir ortam oluşturmak mümkün olmalıdır. Armatör açısından yatırımcı tabanının genişletilmesi gelecek talepleri ve daha sıkı operasyonel standartları karşılamak amacıyla filoyu yenilemek ve büyütme için gerekli fon olanaklarını sağlamalıdır.

Halka arz, çok cazip sermaye şekli olup karşılıklı güvene dayalı, hiçbir kupon ya da faiz ödemesi gerektirmeyen bir finans modeli olarak ifade edilebilir. Bununla birlikte yatırımcılar sadece sınırlı risk taşıyan ve belirli bir getiri sağlayan girişimlere sermaye aktarmaya eğilimlidirler. Hem risk hem de kâr denizcilik sektörünün anahtar özellikleri olduğu için, halka arz bu noktada cazip bir opsiyon konumundadır.

Halka arz çalışmalarıyla, sermaye bulmaya hevesli denizcilik şirketlerinin en büyük engeli, denizcilik piyasalarının aşırı değişkenliği, denizcilik sektörü analizlerini kısmi eksikliği ve sektörün yeteri düzeyde kurumsal yatırımcının ilgisini çekememe endişesi olarak özetlenebilir (Stokes, 1992: 48). Bu analiz eksikliğinin nedeni olarak uluslar arası borsalarda işlem gören az sayıda firma olması düşünülebilir. Bu eksiklik, daha çok armatörlerin içe dönük ve kamuoyuna kapalı örgütlenmelerinden kaynaklanmaktadır.

Bununla birlikte, yeterli sermaye girişi için talep geleneksel finans kaynaklarının ötesinde olduğu için, daha fazla armatör kaçınılmaz olarak halka arza yönelecek, denizcilik şirketleri bilgi ve performanslarının kamuoyuna aktarılması süreci yaşanacaktır. Halka arzda, denizcilik şirketi aracı finansal kuruluş tarafından genellikle % 5'lere varan bir komisyon masrafı ile karşılaşmaktadır. Halka arzda kritik nokta,

denizcilik firmasının mülkiyeti altında bulunan gemilerin adetlerinden ziyade, ilgili firmanın geçmiş kazançları ve potansiyel gelişme düzeyi olacaktır.

Denizcilik finansmanında ağırlığı olanlar, bankalar ve banka dışı finansal kuruluşlar olsa da, hisse senedi piyasaları denizcilik sektörü için gelecek dönemlerde önemli bir sermaye kaynağı haline gelecektir. Bu bağlamda, navlun piyasaları, denizcilik firmalarının büyüklüğü/ölçeği, gemi kiralama politikaları, yönetsel kararlar ve borsalarda işlem gören denizcilik firma hisse senetlerinin performansı, bu gelişimin derecesini belirleyen temel etkenlerdir (Syriopoulous, 2007: 193).

Denizcilik firmalarının hisse senetlerinin performansını belirleyen faktörler arasında şunlar belirtilebilir (Tzavaras, 2005: 22)

- Piyasa şartları,
- Arz ve talep dengesi,
- Dünya endüstriyel üretim düzeyi,
- Navlun oranlarının ve akaryakıt fiyatlarının seyri,
- Denizcilik firmasının finansal kaldıraç düzeyi,
- Geminin ve filonun yaşı,
- Denizcilik firmasının kiralama politikası,
- Denizcilik firmasının yönetim kalitesi,
- Kâr dağıtım politikaları.

### **3.1.10.2. Halka Açılma Yoluyla Fon Sağlamanın Avantaj Ve Dezavantajları**

Tzavaras, halka açılmanın avantaj ve dezavantajlarını aşağıdaki gibi belirtmiştir. (Tzavaras, 2005: 53)

#### **Avantajları:**

- i. Büyük fonlara erişilmesini sağlar,
- ii. En ucuz özsermaye fonunu sağlar,
- iii. İddialı ve pahalı yatırım projelerinin finansmanını sağlar,
- iv. Hızla genişletilebilir,
- v. Orta ve uzun vadede ekonomik ölçek sağlar,
- vi. Varlıklar üzerinde ipotek verilmesini gerektirmez,
- vii. Kredilerde olduğu gibi faiz ve borç taksidi ödemesi yoktur,

- viii. Gelecekte de özsermayenin artırılması potansiyeline sahiptir,
- ix. Daha sağlam bir bilançonun kurulmasına yardımcı olur,
- x. Halk nezdinde firma daha iyi bilinir,
- xi. Navlun fiyatlarındaki düşmelere karşı firma kendini daha iyi koruyabilir,
- xii. Hisse senedi sahipliğinin likiditesi vardır.

#### **Halka Açılmanın Dezavantajları:**

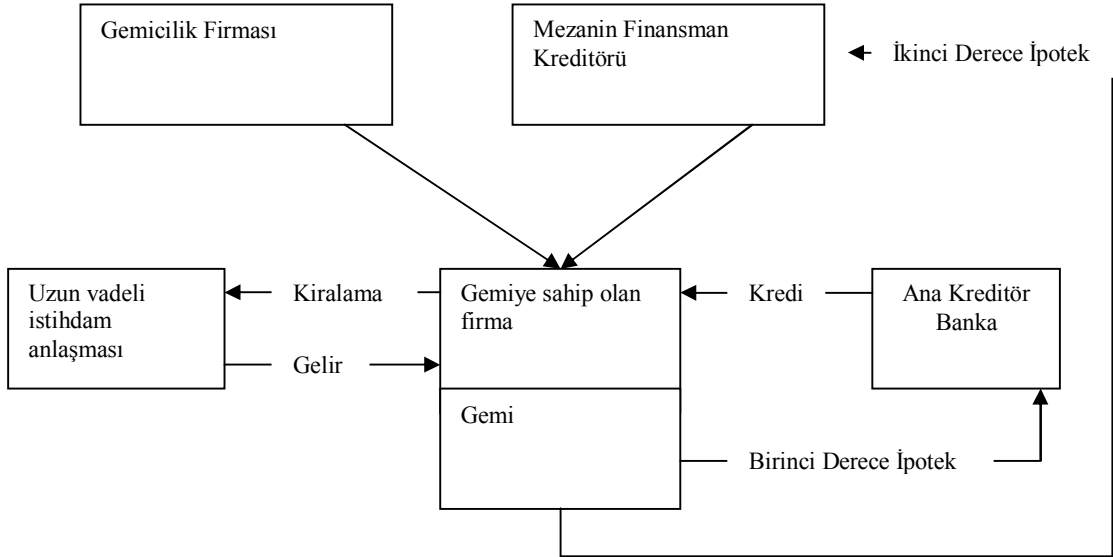
- i. Hazırlık çalışmaları, belgelerin tamamlanması ve duyurulması maliyetlidir,
- ii. Özsermayenin sulandırılması firmanın kontrolünün başkalarına geçmesine neden olabilir,
- iii. Piyasa döngüsünün durumu ne olursa olsun, sağlanan özsermaye fonları sür'atle yatırıma dönüştürülmelidir,
- iv. Bürokrasi, yönetimde esnekliğin azalması tehlikesi ve halka bilgi verme zorunluluğu vardır,
- v. Çok sıkı mevzuatın yerine getirilmesi gerekir,
- vi. Hisse senedi fiyatlarının çok oynak olduğu dönemlerde likidite sıkıntısı çekilebilir,
- vii. Çok sıkı finansal denetimlerin yapılması gerekir,
- viii. Firmanın değeri dış piyasa faktörlerine bağlıdır.

#### **3.1.11. Mezzanine Finanslama**

Mezanin finanslama, borç ile özsermaye arasındaki bir yerde olan finanslama kaynağıdır. Bu finanslama biçimi, hem borcun ve hem de özsermayenin özelliklerini taşır. Borç özellikleri, bu finanslamayla elde edilen fonların belirli bir dönem içinde itfa edilmesinden ve ödemelerde özsermaye sahiplerinden öncelikli olmasından kaynaklanır. Özsermaye özellikleri ise, mezanin finansmanı sağlayan kreditorlerin imtiyazlı hisse senetleri gibi projenin sermaye kazançlarına ortak olmalarından kaynaklanır (<http://www.dvbbank.com>).

Mezanin finanslama, özsermaye sahibinin koymuş olduğu özsermaye ve ipoteğe dayalı olarak alınmış olan fonların yeterli olmadığı durumlarda ortaya çıkan eksikliği gidermek için yapılır. Mezanin finanslamanın daha riskli olmasından ötürü, bu

finansmanı sağlayan kreditorler daha yüksek bir faiz oranı, önemli miktarda bir peşin ücret ve işletme varlıklarının kendileri tarafından kontrol edilmesini ister. Firmanın özsermayesine ortak olma olanağı, mezanin finansmanı sağlayan kreditor firmanın Pazar (piyasa) değerinde meydana gelecek muhtemel artışlardan pay alma olanağı verir.



Şekil 3. 7. Mezanin Finansmanın Temel Yapısı

Kaynak: <http://www.dvbbank.com>

Tıpkı ipotekli (senior) borçlar gibi, mezanin borçlar da oldukça esnektir. Gemi işletmesinin durumuna göre, bu yolla alınacak krediler ayarlanabilir. Örneğin, bu yolla alınan borçlar eşit taksit, eşit olmayan taksit ve başlangıçta çok az taksit ödemesi ve sonda büyük balon ödeme ile itfa edilebilir (<http://www.dvbbank.com>).

Mezanin finanslama olanağının temel yapısı Şekil 3. 7'de gösterilmektedir. Mezanin finanslama yöntemiyle fon bulmaya çalışan gemicilik işletmeleri aşağıdaki hususları göz önüne almalıdır.

- Gemi işletmesi firmasının itibarı/ finansal gücü,
- Geminin istihdamı,
- Sağlanacak nakit akışları,
- Temettü ödeme stratejisi,
- Faiz oranları riski,

- Sektörün analizi/ Mevcut yük taşıma anlaşmaları,
- Varlıkların likiditesi,
- Artık değer riski/ Özsermayeye ortak olma olanağı,
- Döviz kuru riskleri,
- Yeni gemi inşa riski,
- Teknik riskler.

Mezanin finansman olanağından yararlanan gemi sahipleri, firma varlıkları üzerindeki kontrollerini en üst düzeyde tutmak isterler. Geminin artık değerinin veya işletmeden elde edilen gelirin dağıtılması, özellikleri ortaklık anlaşmalarında bazı sorunlar doğurabilir. Başka bir sorun kaynağı ise, mezanin finanslamanın alt sıra (subordinated) borçların daha pahalı kısmını oluşturması nedeniyle, gemiden elde edilen faaliyet nakit akışlarının ön sıralı (senior) ve alt sıradaki (subordinated) borçların ödenmesi için yeterli olmamasıdır. Böyle bir durumda, işletmenin yaşamı tehlikeye girebilir (<http://www.dvbbank.com>).

Tzavaras, Mezanin finansmanın borç ve özsermaye finansmanı arasında kalan eksikliği gidermek için kullanılabileceğini ifade etmekte ve bu yöntemin avantaj ve dezavantajlarını aşağıdaki gibi sıralamaktadır (Tzavaras, 2005: 62). Mezanin finansman, büyümekte olan firmalar, kuvvetli, istikrarlı nakit akışına sahip orta boy gemi işletmeleri tarafından kullanılabilir.

Mezanin finansmanın bu krediyi alan ve veren tarafından sahip olduğu avantajlar ve dezavantajlar aşağıdaki gibi sıralanabilir.

Mezanin Finansmanı Alan Kişi İçin Avantajları:

- Daha yüksek bir finansal manivela
- Özsermaye üzerinde daha yüksek bir getiri oranı
- Vergi matrahından düşülebilir faiz ödemeleri
- Firmanın ihtiyacına göre ayarlanabilmesi
- Getiriye daha fazla iştirak etme.

Mezanin Finansmanı Alan Kişi İçin Dezavantajlar:

- Çok pahalı borç
- Başa baş noktasının yükselmesi
- Balon ödeme riski

- Temettü ödemelerinde kısıtlama

#### Mezanin Finansmanı Sağlayan Kişinin (kişiliğin) Avantajları:

- Geleneksel borç vermeye göre daha yüksek bir getiri elde edilmesi,
- Gemi üzerinde ikinci derecede ipotek sahibi olma,
- Anlaşmaya bazı finansal şartların konmasına izin verme,
- Temettü ödemelerin kısıtlanması ve nakdin birikmesini isteme hakkı.

#### Mezanin Finansmanı Sağlayan Kişinin (kişiliğin) Dezavantajları:

- Ön sıralı (senior) borçlara göre alt sırada olmaktan kaynaklanan daha yüksek kredi riski,
- Emniyet payının sınırlı olması, verilen kredinin özsermayeye dönüştürülmesi,
- Karşı tarafa daha fazla bağımlı olma.

Çizelge 3. 6: Mezanin Finansmanın Diğer Finansman Şekillerine Göre Risk- Getiri İlişkileri

	Risk	Beklenen Getiri	Daha Yüksek Beklenen Getiri Alma Olasılığı	Yüksek Karlara Katılma	Zarara Karşı Korunma
İpotekli Borçlar	Düşük	Libor+(100-200 baz puan)	Yüksek	Yok	Tam
Mezanin Finansman	Orta	%10 +/-	Orta	Sınırlı	Sınırlı
Özsermaye	Yüksek	%15 +/-	Düşük	Tam	Yok

Kaynak: Tzavaras, 2005:62.

### 3.2. TÜRKİYE’DE GEMİ YATIRIMLARININ FİNANSMANI

Türkiye’de denizcilik sektörü için kurumsal anlamda faaliyet göstermiş ilk örgüt Denizcilik Bankasıdır. 1951 yılında kurulan bu banka 01.03.1952 yılında faaliyetlerine başlamıştır. Ancak, sektörün öneminin yeterince algılanamaması yüzünden 1984 yılında faaliyetlerine son vermek zorunda kalmış, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü tüzel kişiliği altında sınırlı olarak bazı faaliyetlerde bulunmuş zamanla tamamen tasfiye olmuştur. Tasfiyesinden önce yine sigorta fonuna devrolan Emlâk Bankası ile birleştirilmiştir ancak yine de yeterli kaynağa erişilememiştir. (www.tdi.com.tr).

Türkiye de sektörde faaliyet gösteren firmalarda daha çok yabancı kaynak kullanılmaktadır. Bu yüzden özsermaye ile finansman ve yabancı kaynak kullanımı arasında dengeli bir dağılım olduğundan bahsetmek biraz güçtür. Buna diğer bir deyişle finansal otonomi rasyoları düşük olan firmalardan oluşan bir sektör yapısı vardır da denilebilir.

Sektördeki firmaların bilançolarında en önemli aktif kalem olarak mevcut sahip olunan gemiler görünmektedir. İkinci el piyasası konjonktürel hareketlerden fazlasıyla etkilenebilen bu sektörde sözkonusu ikinci el gemilerin nakde dönüştürülme imkânı kısıtlı olduğundan sektöre finansal destek sağlayanlar açısından anılan rasyonun büyük çıkması ayrıca önem arz etmektedir.

#### 3.2.1. Gemi Finansmanının Dört Önemli Özelliği

Branch’a göre, serbest piyasa ekonomisi içindeki ülkelerin tamamında, gemi finanslamasının dört ortak özelliği vardır; (Branch, 2007: 296- 297)

**a. Sermaye Yoğunluğu** : Gemicilik endüstrisi en yoğun sermayeli endüstrilerden birisidir. Bir geminin faaliyet ömrü yaklaşık 15 yıldır. Ancak, gemi sahipleri piyasa koşullarını ve verimlilik şartlarını gözönüne alarak filolarını (gemilerini) 10- 12 yılda bir yenilemek isterler.

**b. Varlıkların Mobilitesi (Seyyarlığı- Hareketliliği)** :Gemiler global olarak faaliyet gösterme potansiyeline sahiptir, bu nedenle farklı yerlere kayıtlı olabilir, işine gelen bayrağı taşıyabilir.

**c. Pazarın Oynaklığı (Volatilitesi)** : Genel olarak gemicilik piyasası çok oynaktır. Özellikle, dökme yük piyasasında gemilerin fiyatları ve gemilerin günlük kazançları çok büyük değişiklikler gösterir. Bu durum, derin su konteyner gemileri için de geçerlidir.

**d. Çok Sınırlı Bilgi Vardır (Bilgilerin Kısıtlılığı)** : Pek çok gemicilik işletmesi bireyler tarafından işletilir ve bu firmalar örgüt yapıları ve denetimden geçmiş muhasebe verilerini paylaşmak istemez ve yayınlamaz. Bu da, bankaların üzerinde çok durdukları ve güvendikleri geleneksel “Kredi Analizleri” nin yapılmasını zorlaştırır.

Stopford’a göre günümüzde gemi finansmanında kullanılan beş ana tip finansal yapı bulunmaktadır. Bunlar:

i. Özsermaye Finansmanı : Bu tür finansman yapısının kullanılması durumunda işletme faaliyetlerinden kaynaklanan tüm kazançlar ve riskler, bir zaman kısıtlaması olmadan sermaye sahibine aittir. Sermaye sahibi yatırımını nakde dönüştürmek için hisselerini satar. Genel olarak özsermaye dört şekilde temin edilebilir.

- Mal sahibi tarafından konulan özsermaye,
- Limited şirket şeklinde işletmenin kurulması,
- Gemi yatırım fonları (ship funds),
- Halka açılma.

ii. Borç Finansmanı : Borç sermaye sağlayan kreditor belirli aralıklarla faiz geliri elde eder ve belirli bir dönem sonunda da ana parasını geri alır.

iii. Mezzanine Finansmanı : Bu finansman türü hem özsermaye ve hem de borç finansmanının özelliklerini taşıyan bir ara finanslama şeklidir. Bu finanslama şekli büyük olmayan orta boy işletmeler ya da yatırım yapılı nitelikte olmayan firmalar tarafından kullanılır. Bu finanslama şeklinde alınan borçlar özsermayeye dönüştürülebilir. Söz konusu yöntemde faiz oranları biraz daha yüksektir. Özsermaye ve alınan kredilerin yetmediği durumlarda bu yöntem, bir köprü finansmanı olarak kullanılır.

iv. Kiralama :Bu finanslama şeklinde ilgili şahıs gemiyi sahibinden kiralar. Söz konusu yöntem, borç finanslamasına bir alternatif olarak kullanılır. Kiralama, faaliyet kiralaması ve finansal kiralama olarak yapılabılır. Faaliyet kiralamasında, geminin



bakımı, onarımı, sigortası kiralayana aittir. Kiralayan, yani mal sahibi, geminin eskime, hurdaya çıkma risklerini göğüsler. Finansal kiralama, kiracıya gemiyi satın alma opsiyonunu verir. Kira ödemeleri gemiyi satın almanın maliyetine ait ödemeler olarak düşünülür. Faaliyetle ilgili her türlü sorumluluk kiracıya aittir.

v. Sübvansiyonlar: Sübvansiyonlar, gemicilik endüstrisinin rekabetçi yapısını zedeler ve dünya gemicilik hizmetlerinin maliyetini yükseltir. Çünkü, verilen sübvansiyonlar daha verimsiz ve ekonomik olmayan gemilerin kullanılmasına yol açar. Ancak, A.B.D.'nin işçilik maliyetleri çok yüksek olmasına rağmen, bir sübvansiyon olmadan, gemilerin nasıl çalıştırıldığını anlamak oldukça zordur (Stopford, 1997: 53).

Sübvansiyon çeşitleri (ve sübvansiyon etme teknikleri) şöyledir:

- İnşa Sübvansiyonları: Bu sübvansiyonlar gemi toplam maliyetinin belirli bir yüzdesi kadardır veya toplam gemi maliyetinin sabit bir kısmı kadardır. Sübvansiyonların verilmesi belirli şartlara tabidir. Sübvansiyonlar, ülkedeki tersanelerin yaşaması için verilir. Bu, denizcilik filoları devlet tarafından işletilen ülkeler yönünden daha önemlidir ve sübvansiyonlar ekonomik kalkınmanın aracı olarak görülür. Bazen, sübvansiyonlar herhangi bir şart ortaya sürmeksizin verilir ve bunlarla özel sektör gemicileri gemilerini yabancı tersahanelerde inşa ettirebilirler.

- Uluslararası gemi inşa endüstrisinin depresyona girdiği dönemlerde tersanelere verilen sübvansiyonlarda artış görülür. Bu nedenle, hükümetler gemi inşası, eskilerin bakım- onarımı için, gemilerin yerli olup olmadığına bakmaksızın sübvansiyon verirler.

- Bir başka sübvansiyon tekniği ise, faizsiz ve düşük faizli krediler açmaktır. Bu kredilerin de verilmesi bazı şartlara tabidir. Örneğin, gemilerin yurtiçi tersanelere inşa edilmesi durumunda, tersaneler veya gemi sahipleri bu tür kredilerden yararlanabilirler.

- Bazı sübvansiyonlar bir gemi işletmesinin faaliyetlerinden doğan zararı azaltmak için de belirli tutarlarda gemi sahiplerine verilebilmektedirler.

- Bazen, hükümetler gemicilik şirketlerinin sigorta ve benzeri giderlerini karşılayarak, sübvansiyon verebilirler.

Hükümetler, sübvansiyonların yanında denizcilik sektörüne doğrudan yatırım hibeleri vererek, çok düşük faizli krediler açarak, değişik vergi tarifeleri uygulayarak da gemicilik sektörünü desteklerler (Branch, 2007: 479- 480).

### 3.2.2. Türkiye’ de Gemicilik Şirketlerinin Sermaye Yapısı

Türkiye’de sektörde faaliyet gösteren işletmeler zamanla kurumsallaşma sürecine girmişlerdir. Uluslar arası alanda rekabetçi bir yapıya kavuşabilmek için aile tipi şirketlerden kurumsal anlayışla yönetilen firmalara geçiş bir zorunluluk halini almıştır. Modern işletmecilik anlayışı da bunu gerektirmektedir. Ancak, yine de Türkiye’de deniz taşıma firmalarının büyük bölümü anonim ortaklık tipinde tüzel kişiliğe haiz birer aile şirketi konumundadır. Sektörün küreselleşmesi ile sadece iç değil dış ekonomik hareketlerin de etkisine maruz kalan sözkonusu firmalar, özellikle navlun piyasalarındaki fiyat hareketliliklerinden olumsuz yönde etkilenmektedir ve sahip oldukları tüzel kimlik ve aile şirketi tipi yönetim nedeniyle de ek finansal kaynak yaratmakta güçlük çekmektedirler. Tahvil çıkarmak suretiyle borçlanma mümkün olmamakta, daha çok para piyasalarından kaynak tedarikine mecbur kalmaktadırlar. Bu da işletme sermayesi üzerinde artan bir baskıyı beraberinde getirmektedir. Firmalar anonim ortaklık olsa bile hissedarlar aileden bireylerdir. Tahvil çıkararak borçlanabilmeleri için yeni sermayedarlar bulmaları, sermaye yapılarını güçlendirmeleri gerekmektedir.

Türkiye’de denizcilik sektöründeki firmaların sermaye yapıları çok güçlü değildir. Bu yüzden de yönelim sürekli olarak yabancı kaynaklardır. Yabancı kaynak tedariki ise hem bulunması hem de sermaye üzerinde yarattığı baskı nedeniyle oldukça külfetli ve fazlasıyla risklidir. Bu yoldan elde edilen kaynak sermaye maliyetini ciddi oranda artırmaktadır. Dolayısıyla artan kaynak maliyetleri, firmanın diğer maliyetlerine yansımakta ve firmaları bir anlamda bir paradoksun içine düşürmektedir. Bununla beraber işletmelerin mevcut gemilerinin de yıldan yıla eskimesi, ekonomik ömürlerini tüketmesi yani filoların yaşlanması aktiflerde ciddi değer düşüklüğü yaşanmasına neden olmaktadır. Böylelikle firmaların kredibilitesi de ciddi oranda düşmektedir. Tüm bu durumlar, kaynak temini konusunda ulusal firmaları çıkmaza sürüklemektedir.

Türkiye’de deniz taşıma faaliyeti ile iştigal eden firmaların para piyasalarından aldıkları borçlardan dolayı üstlendikleri faiz yükü, uluslar arası arenadaki rakiplerinden daha fazladır yani, Türk firmalarının borç yükü, yurtdışındaki rekabet halinde oldukları firmalardan daha yüksek düzeydedir. Bu yüzden, net kârdan aktiflere fon aktarımı suretiyle ve uygulanması mecbur olan amortisman yöntemleriyle de reel olarak otofinansman yapmak da mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla, nakde ihtiyaç

duyulduğunda ya yine para piyasalarından borçlanılmakta ya da sermaye artırımına gidilerek sermaye üzerindeki yabancı payı artırılmaktadır.

### 3.2.3. Deniz Ulaştırma Sektöründe Kaynak Temini ve Kamusal Destekler

Gemicilik kredileri için birkaç ana konu çok önemlidir. Gemicilik kredilerinde vade en önemli husustur. Gemicilik kredilerinde vade uzunluğu, gemicilik işletmesinin yapacağı yatırımlardan sağlayacağı nakit akışlarının kredi maliyetlerini karşılayabilmesi durumuna göre tespit edilir. Kredilerin vade uzunluğu, yeni gemilerin inşa edilmesi fiyatlarına, ikinci el gemilerin satış fiyatları bekleyişlerine ve navlun fiyatlarına bağlı olarak ortaya çıkar. Bu yolla finanslamanın maliyeti, krediye ait faiz oranı olarak ortaya konur. Gemicilik piyasalarının oynak ve konjonktürel olması nedeniyle, gemicilik kredilerine ait faiz oranları risk primlerine bağlı olarak sürekli değişmektedir. Gemicilik kredileri ile ilgili olan bir diğer risk döviz kuru riskidir. Özsermaye ve tahvil ihracı yoluyla finanse edilebilmesine rağmen, gemicilik finansmanında banka kredileri hâlâ büyük önem taşımaktadır. (Stopford, 1997: 172)

Banka kredileri, bankaların kaynak maliyetine göre fiyatlandırılır. Türkiye’de bu maliyeti etkileyen belki de birincil unsur enflasyondur. Türkiye, onlarca yıldır, yüksek ve volatil enflasyon problemi ile uğraşmıştır. Değişik hükümetlerin farklı para politikalarına bağlı olarak kurlar ve enflasyon oranı sürekli değişken bir durum sergilemiştir.

Paranın değeri ile ilgili böyle istikrarsız ekonomik bir tabloda bankalar, kredileri de mümkün olan en kısa vadede ve riski düşük alanlara yönlendirmişlerdir. Oysa ki, denizcilik sektörü, ulaşım, işletmecilik ve üretim boyutları dikkate alındığında sadece sermaye yoğun değil aynı zamanda emek yoğun bir sektördür. Başlangıç maliyetleri çok pahalıdır. Bu sebeplerden de uzun vadeli finansman desteği gerektirir. Ayrıca, küresel ekonomideki dalgalanmalardan doğrudan etkilendiği için risk kategorisi de oldukça yüksektir.

Öztürk, Türkiye’de banka kredilerinin yetersiz olma nedenlerini aşağıdaki gibi sıralamıştır. (Öztürk, 2006:77).

- Yüksek enflasyon,
- Yanlış kur politikaları,

- Dünya denizciliğinde yaşanan navlun krizinin bankalar üzerinde yarattığı olumsuz etkiler.

Faizlerin oynak yapısı, tasarruf sahibini, mevduatların vadesini kısa tercih etmesi yönünde güdüler. Çünkü faizlerin yükseleceği beklentisi, uzun vadede, aradaki artışlardan yararlanamayacağı anlamına gelir. Bu durumda, kaynağın kısa vadede birikmesi kaçınılmazdır. Kısa vadede stoklanan banka kaynağı ile uzun vadeli ve ucuz kredi ihtiyacı olan denizcilik sektörünün fonlanması oldukça güçtür.

Öztürk'ün yukarıdaki tespitlerine, ülkenin yakın geçmişine kadar hüküm süren yüksek kamu borç stoğunun etkisini de dahil etmek gerekir. Uzun yıllar, bir para politikası aracı olarak, kamusal tahvillerin en büyük alıcısı bankalar olmuştur. Bu durumda sektörel kredilere gitmesi gereken fonlar devlete satılmıştır. Yaşanan dönem itibariyle, iç borcun sürdürülebilir olma zorunluluğu, vadesi dolan tahvillerin yenileri ile değişmesi sonucunu doğurmuştur. Faizleri artıran bu uygulama, bir süre sonra yüksek oranlı enflasyon ile birleşip Stagfasyona evrilmiştir. Sonuçta, denizcilik sektörü de diğer sektörler gibi, gerekli finans desteğini yerli bankalardan bulmakta büyük zorluklar yaşamıştır.

Türkiye'deki bankalar, gemi alımlarının finansmanı için hem ulusal para cinsinden ve hem de muhtelif dövizler üzerinden kredi kullanılmaktadır. Projeye konu olan gemi, siparişi yabancı tersanelere verilmiş olan bir gemi ise bu durumda döviz kredisi sözkonusu olmaktadır. Döviz kredileri 1567 sayılı Türk Parasının Kıymetini Koruma Kanunu ve ona dayanılarak çıkarılmış olan 32 sayılı karar hükümlerine istinaden Türkiye' de ya da yurtdışında yerleşik kişiliklere kullanılan kredilerdir. Tahsis edilecek meblağ TL olarak ödenebileceği gibi yabancı para cinsinden de ödenebilir. Bankalar, döviz cinsinden aşağıda sayılan şekillerde kredi açarlar. (Resmi Gazete, İhracatı Teşvik Mevzuatı Uygulaması, 2001: 769)

Ulusal bankalardan yeterli destek alamayan denizcilik işletmeleri, finansman gereksinimlerini yabancı bankalardan, özellikle de denizcilik konusunda uzmanlaşmış örgütlerden sağlamaktadırlar. Türk gemi işletmeleri, başarılı kredi kullanımları ile yurt dışından kredi bulabilen kuruluşlardır. Hatta, Türkiye'nin kredibilite notunun düşük olduğu dönemlerde bile, Türk gemi işletmeleri kredi bulabilmişlerdir. Ancak, Türk gemi işletmelerinin en büyük sıkıntısı bulunan bu kredilere hazine garantisinin verilmemesidir (Öztürk, 2006: 79).

Gemi fiyatlarının yüksekliği ve gemi piyasalarının oynaklığı, münferit bankaların bir araya gelerek firmaların talep ettikleri kredileri sendikasyon yoluyla temin etmelerine neden olmuştur. Çeşitli yasal düzenlemeler, sınırlı sermaye yeterliliği, kredi kısıtlama zorunluluğu ve özellikle riskin çeşitlendirilmesi gereksinimleri sendikasyon kredilerinin gelişmesine yol açmıştır. Sendikasyon kredilerinde , çeşitli bankalar bir araya gelerek bir grup oluşturur ve bu grup banka, gemicilik firmalarının talep ettiği kredinin bir kısmını temin eder. Her bir bankanın kredi verme yükümlülüğü diğerlerindenkinden ayrıdır. Sendikasyon kredilerinde, genellikle lider banka sendikasyon kredisinin idari işlerini yürütür, faiz oranların belirler, ödemeleri tahsil eder, diğer üyelere ait muhasebe işlerini yürütür Genellikle, sendikasyon kredisinin en büyük kısmını sağlayan banka lider banka (konsorsiyum lideri) rolünü üstlenir (Syriopoulous, 2007: 177)

Türkiye’de gemi alımları için kaynak tahsisi, oldukça dar bir alana sıkışmış durumdadır. Firmaların, projeler için kaynak sağlaması, ancak para piyasaları sayesinde gerçekleşebilmektedir ancak, yüksek meblağlı talepler için sendikasyonlar oluşturulamamaktadır. Çalışmanın uygulama kısmında ulaşılan sonuçlardan da anlaşılacağı gibi, tahvil çıkarmak ya da sermayesini halka açmak suretiyle firmaların kaynak bulması, gerçekleşmiş bir uygulama değildir. Yasal olarak herhangi bir engel olmasa da, Türkiye’de sermaye piyasalarından ya da tahvil çıkarmak suretiyle kaynak bulunması sözkonusu değildir. Deniz ticaret filosunun yaşlı ve küçük tonajlı gemilerden oluşmasının önemli nedenlerinden biri olarak ele alınabilecek bu hususu tersine çevirebilmek için devlete de önemli görevler düşmektedir.

Sektörel kalkınmanın teşvik edilmesi için devlet, belirlediği stratejik öneme haiz bazı alanları teşvik etmekte, bu alanda yapılacak yatırımları özendirilmektedir. Bu bağlamda hazırlanmış güncel teşvik sistemi Şekil 3.8’ de gösterilmiştir. (Yılmaz, 2013: 185)



Şekil 3. 8. Yeni Teşvik Sistemi

Kaynak: Yılmaz, 2013: 185

Şekil 3. 8’ de aktarılan Yeni Teşvik Sistemi’ne göre, Genel Teşvik Uygulamaları KDV ve Gümrük Vergisi muafiyeti sağlamaktadır. Teşvik programında, öncelikli olarak desteklenecek il ve bölgeler belirlenmiştir. Kıyı şeridinde kalan ve denizciliği ilgilendiren teşvik uygulamaları 1, 2, 3, 4 ve 5 no. lu bölgeleri kapsamaktadır. Türkiye’de denizcilik faaliyetleri, 1996 Gümrük Birliği Antlaşması ve 2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanun kapsamında gümrük vergisinden muaftır. Yeni teşvik yasası ile de armatörlük ve tersanecilik faaliyetlerinde KDV muafiyeti sağlanmaktadır. Bunun yanında, yapılacak yatırımların niteliği, vadesi ve döviz kazandırıcı özelliğine bağlı olarak Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği, Yatırım Yeri Tahsisi Desteği ve KDV istisnası getirilmiştir.

### 3.2.4. Türkiye’ de Ulaştırma Politikası, Kalkınma Plânları ve Denizcilik

Türkiye’de son yıllarda finansal yapısı denizcilik sektöründeki firmalar düzeyinde olan işletmeler için özkaynak zayıflığını giderici önlemler alınmaya başlanmıştır. Özellikle finans sektöründeki işletmeler için yapılan düzenlemeler, kısıtlayıcı tedbirler ve destekleyici müdahaleler, bu sektörde faaliyet gösteren firmaların

sermaye yapılarının olumlu yönde değişmesinde birincil derecede etkili olmuştur. Ancak, aynı şeyi denizcilik sektöründeki firmalar için de söylemek mümkün değildir. İşletmelerin özkaynaklarındaki zayıflık devam etmektedir. Sektördeki firmalar mevcut tüzel kimlikleri ve aile tipi işletmeler olmaları nedeniyle aşırı derecede risk üstlenmiş durumdadırlar . Deniz taşımacılığı alanında faaliyette bulunan pek çok işletme, yalnızca taşıma hizmeti vermek amacıyla kurulduğu için gemi aktiflerini yenilemek amacıyla daimi olarak yabancı kaynağa ihtiyaç duymaktadırlar. Bu da ağır bir borç yükü altına girmeleri ve risklerinin artması anlamına gelmektedir. Dışarıdan alınan brokerlik, acentalık, bakım onarım gibi işlemleri kendi bünyelerinde gerçekleştirebilmiş olsalardı hem maliyetler olumlu etkilenirdi ve hem de gereğinde bu hizmetlerin satılması yoluyla gelirin artırılması mümkün olabilirdi. Ancak, Türk Denizcilik Sektöründeki firmaların büyük bölümünde uygulama bu şekilde değildir.

### **3.2.5. Gemi Alımlarının Finansmanında Vergi Uygulamaları**

Deniz taşımacılığına olan talep her geçen gün artmaktadır. Bu talebin arkasında da küresel ekonomide yaşanan büyüme ve küresel yayılım eğilimin kazandığı ivme bulunmaktadır. Bilindiği gibi, denizyolu ile taşımacılık, birim başına taşıma değerleri açısından en uygun olan seçenektir. Maliyet avantajı nedeniyle akla ilk gelen seçenek bu taşıma modu olmakla beraber denizyolu taşımacılığını daha da uygun koşullarda gerçekleştirmeye odaklanan firmalar off shore- açık sicil uygulaması gündeme geldiğinden beri açık sicille çalışma eğilimindedirler. Çalışmanın önceki bölümlerinde anıldığı üzere açık sicil uygulaması, deniz taşımacılık faaliyetlerinde ciddi maliyet avantajı sunmaktadır. Ulusal sicil yerine açık sicil uygulaması ile başta vergisel avantajlardan yararlanmak isteyen firmaları, gemi adamlarının durumu, limanlarda bekleme ve kontrol işlemleri ile ilgili bazı esneklikler de cazetmektedir. Sonuç itibarıyla, ulusal filolar, açık sicil uygulamasından ciddi anlamda zarar görmüş olup adet ve tonaj bazında gerilemiştir. Türkiye de açık sicil/ yabancı bayrak uygulamasından zarar gören bir ülke olarak bu alanda bazı teşvik edici tedbirleri tartışmaktadır. Özellikle, vergi yükünün hafifletilmesi, çekici bir unsur olarak kullanılabilir ve bu alanda düzenlemeler yapılabilir.

2001- 2010 yılları arasında küresel ölçekte, denizyolu ile taşınan yük miktarı 53,1 milyon dwt'den 144.8 milyon dwt'ye yükselmiştir. Bu yükselişin temel

nedenlerinden biri de Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne katılmasıdır. Örgüte dâhil olarak uluslararası standartlarda ürünlerini küresel pazara daha rahat sunan ve pazar payını genişleten Çin sayesinde talepte büyük artışlar yaşanmıştır ve bu da, ekonomik büyümeyi hızlandırmıştır. Artan talep ise, denizyolu taşımacılığına olan yönelimin büyümesi sonucunu doğurmuştur (The Platou Report, 2011: 46). Ancak, yönelim ulusal sicillerden daha çok vergi avantajı sunan off shore ülkelerdir.

Her şirket gibi gemicilik şirketleri de kazanç üzerinde gelir ve kurumlar vergisi mükellefidirler. Mevcut oranlarla zaten riskli bir ortamda gelir elde eden denizcilik şirketleri için bahsi geçen vergilerin yükü oldukça ağır olmaktadır. Bu ağır vergi yükleri, gemicilik şirketlerini kolay bayrak ülkelerine yönlendirmektedir. Çünkü, bu ülkelerde ciddi vergi muafiyetleri sağlanmaktadır.

Ulusal filosunu kolay bayrak ülkelerine kaptıran devletler benzer vergi muafiyetlerini kendi ülkelerinde de hayata geçirmektedirler. Bu vergisel avantajlardan biri, tonaj vergisidir. Bu uygulamada götürü şekilde ve geminin tonajına, ya da işletildiği gün sayısına göre vergi tahakkuku yapılmaktadır. Böylece, işletmenin kârlılığı esasına göre alınabilecek vergiden daha düşük tahakkuklar söz konusu olmaktadır (Çelikkaya, 2007: 120).

Denizyolu ile taşımacılığı teşvik edici bir uygulama da, akaryakıttan tahsil edilen Özel Tüketim Vergisi uygulamasının sıfırlanmasıdır. 2003 yılının bitimini müteâkiben Kabotaj Hattı içinde ve dışında taşımacılık yapan ulusal sicile kayıtlı gemilerin almış oldukları akaryakıt Özel Tüketim Vergisi istisnasında değerlendirilmektedir. Ayrıca, bu gruba 2009 yılında iç sularda taşımacılık faaliyetinde bulunanlar da dâhil edilmiştir. (01.07.2013 tarih ve 2003/5868 sayılı BKK).

Türkiye, sahip olduğu denizlerden yeterince faydalanabilmek, ulusal sicile kayıtlı gemi sayısını artırabilmek ve açık sicile yönelimi engelleyebilmek için, ikinci sicil uygulamasına geçmiştir. 21.12.1999 tarih ve 23913 sayılı Resmî Gazete'de ilân edilen "Türk Uluslararası Gemi Sicili- TUGS" bu sicile kayıtlı gemilere ve gemi personeline birtakım vergi, resim, harç muafiyeti getiren bir uygulamadır. Bir geminin TUGS'a kayıt edilebilmesi için, mutlaka ticarî amaçlı olması gerekmektedir. Kuruluş/ İkâmet yeri olarak Türkiye'yi bildiren yerli ve yabancı tüm kişiliklerin TUGS'a kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve satışından doğan kazançlar Gelir ve Kurumlar vergisinden



muaf tutulmuştur. Ayrıca, bu sicile kayıtlı gemilerde çalışan gemi adamlarına ve personeline tahakkuk edecek olan ücretlerden de aynı şekilde Gelir Vergisi kesilmez (TUGS Kanunu, 12. madde).

Gemilerle yapılan taşıma faaliyetlerinden başka Türkiye’de denizciliğin geliştirilmesi için bir teşvik edici uygulama da Katma Değer Vergisi istisnasıdır. Daha çok tersaneciliğin ve liman hizmetlerinin kolaylaştırılması ve buradaki gelirin artırılmasına yönelik bu uygulamada, deniz taşıma araçlarını işleten, kiralayan vergi mükelleflerine bu araçların inşası, tadili, onarımları sırasında doğabilecek Katma Değer Vergisi yükümlülüğü kaldırılmış ve muafiyet sağlanmıştır. Ayrıca, limanlarda seyrüsefere dair yapılan her tür hizmet ve limanların geliştirilmeleri, yenilenmesi ile ilgili her tür işlem aynı şekilde KDV muafiyetine dâhildir (KDV Kanunu, md 13a, 13b, 16/1-a).

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE’ DE GEMİ FİNANSMANI ÜZERİNE BİR UYGULAMA

#### GÖRÜŞME VERİLERİ VE ANALİZİ

#### 4.1. NİTEL ARAŞTIRMALAR HAKKINDA

Bilimsel araştırma, denencelerin test edilmesi ve tümdengelim yöntemiyle yapılan araştırmaların bulgularının değerlendirilmesi gibi dar bir alana sıkıştırılırsa, bazı sorunların çözümü hiçbir zaman mümkün olmayabilir. Bu yüzden, bilimin ve bilimselliğin geniş yelpazesi, sadece nicel araştırmalara bilimsel olarak bakmaz, bununla beraber nitel araştırmalar da bilimsel olarak değerlendirilir. Eğer yaklaşım bu şekilde kabul görmeseydi, alan araştırmaları, vakıa analizleri yapılamaz, yapılsa da sonuçları bilimsel olarak değerlendirilemezdi. Oysaki, günümüzde, oldukça geniş bir alanda uygulama imkânı bulan nitel araştırmalar, sorunların tespit edilmesi, çözüme kavuşturulması için bilime büyük katkı sağlamaktadır.

Nicel araştırmalar, olay ve olguların dışarıdan ölçülünerek, gözlemlenerek veya deney yapılarak, betimleme ya da nedensellik yoluyla gerçeklere ulaşma çabasıdır (Arıkan, 2011: 29). Ancak, bilimsel bilgiye her zaman nicel araştırma yöntemleri ile ulaşmak mümkün değildir. Eğer nitel araştırmalar olmasaydı bilimsel çalışmaların bir yönü hep eksik kalabilirdi. Çünkü, bilimsel sonuç verebilecek her veri, nicel araştırma ve ölçme teknikleri ile test edilebilir özellikte olmayabilir. Bu bağlamda nitel araştırmalar bilimseldir, şöyle ki, bilimsel araştırma özenli ve sistematik sorguyu içerir; veri tabanlıdır. Bu anlamda niteliksel araştırmalar bilimseldir. Günümüzde, bu araştırma yaklaşımının bilimselliği çeşitli meslek grupları tarafından kabul edilmekte ve halen kullanılmaya devam edilmektedir. Niceliksel araştırmaların eleştirilen yönlerine karşı alternatif oluşturması nedeniyle her geçen gün daha yaygın olarak kullanılmakta ve kabul görmektedir (Uzuner, 2011:175-176). Gözlem ve ölçümlerin tekrarlanabildiği ve de objektif olarak yapılan araştırmalara nicel veya sayısal araştırmalar denir. Nicel araştırmalarda, araştırmaya başlamadan önce araştırmanın tasarımı yapılarak; araştırma hipotezleri, örneklem yapısı ve birimlere yöneltilecek sorular tüm detayları ile belirlenir. Ancak, sosyal bilimler alanında incelenen toplumsal olaylarda ve ilişkilerde toplum ve

insan davranışlarını, tutumlarını sayılarla açıklamak oldukça güçtür. Nicel araştırmalarda yapılan ölçümler sonucunda kaç kişinin nasıl davrandığı hakkında bilgi edinilebilir, ancak “niçin böyle davranıldığı” sorusuna cevap bulunamaz. İnsan ve toplum davranışlarının ve tutumlarının nedenini anlamaya yönelik olarak yapılan araştırmalara “nitel araştırmalar” denir (Ataseven, 2012:550). Nitel araştırmalarda, belli bir konu ile ilgili araştırma yaparken o konunun “ne kadar” veya “ne kadar iyi” olduğunu öğrenmekten çok, daha geniş bir bakış açısı elde etmek amaçlanır. Bu nedenle, psikolojik ölçümler ve sosyal olaylarla ilgili nicel araştırma yöntemlerine göre daha derinlemesine bilgi sağlar. Nitel araştırmalar, geleneksel araştırma yöntemleri ile ifade edilmesi zor olan sorulara cevap bulmak için gereklidir. Ama, yine de, nitel araştırma yöntemlerinin nicel araştırma yöntemlerine göre, daha üstün oldukları söylenemez (Şener, 2008: 200).

Niteliksel araştırma, belli özellikleri paylaşan çeşitli araştırma stratejilerini belirtmek için kullanılan şemsiye bir terimdir. Örneğin saha çalışması, doğal çalışma, vakıa analizi, etnografik çalışma gibi pek çok teknik niteliksel araştırmanın kapsamındadır. Niteliksel araştırma yaklaşımları ilk olarak antropolog ve sosyologlar tarafından kullanılmış ve saha çalışması, ya da doğal çalışma olarak adlandırılmışlardır. Niteliksel araştırma yöntemleri belli kültür, ya da kişileri anlamamıza yardım ettikleri için etnografik olarak da adlandırılırlar (Uzuner, 2011, 175-176).

## 4.2. ARAŞTIRMANIN MODELİ

Türkiye’de, denizcilik sektöründeki gemi alımlarının ne şekilde, hangi yöntemlerle finanse edildiğini ve bu süreçte karşılaşılan sorunları incelemeye yönelik olarak gerçekleştirilen bu çalışma, nitel bir araştırmadır. Çalışmada, nitel araştırma desenlerinden olgu bilim deseni kullanılmıştır. Olgu bilim, farkında olunan ancak derinlemesine ve ayrıntılı bilgiye sahip olunmayan olgulara odaklanmaktır. (Çepni, 2005:23) Türkiye’de denizcilik sektöründe faaliyet gösteren firmaların gemi alımlarının finansmanında pek çok zorluklar yaşandığı, farkında olunan ancak derinlemesine bilgi edinilememiş bir olgudur. Sektörün aşırı rekabetçi yapısı, sermaye yoğun oluşu, riskin diğer sektörlerden yüksek algılanışı ve firmaların bilgi verme konusunda ketum tavırları gibi kırılabilirlik yaratan pek çok unsur bu alanda yeterli bilgiye ulaşamamasına neden olmaktadır.

### 4.3. ÖRNEKLEM

Bu araştırmanın örneklemini sekiz denizcilik firması oluşturmaktadır. Örnekleme yer alacak firmaların belirlenmesinde araştırmanın amacına uygun olarak, amaçlı örneklem seçim yöntemlerinden Ölçüt örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Ölçüt örnekleme yöntemindeki temel anlayış, önceden belirlenmiş bir dizi ölçütü karşılayan örneklere ulaşılmasıdır. Burada, önceden hazırlanmış bir dizi ölçüt kullanılabilmesi gibi, ölçütler, araştırmacı tarafından da geliştirilebilir (Yıldırım ve Şimşek, 2011: 26). Bu çalışmada temel ölçütler, firmaların son üç yılda en az bir gemi alım- satım faaliyetine iştirak etmiş olması ve bünyelerinde en az bir gemi bulunmasıdır. Zaman koşulu olarak, üç yılın belirlenmesinin nedenleri ise, bir geminin imalatının iki yıla varan bir zaman aralığında tamamlanması, kredi ilişkilerinde ve navlun fiyatlarında güncel değerlerin dikkate alınması ve Türkiye’de denizciliğin bakanlık düzeyinde örgütlenmesinin 2011 yılında gerçekleşmiş olmasıdır.

Çalışmada, sistem içinde finansör konumunda olan Türk ticarî bankalarına da ayrı bir anket uygulanmıştır. Bankaların seçiminde, firmalara uygulanan mülakat verileri dikkate alınmıştır. Buna göre, denizcilik sektörüne finansman sağlayan başlıca bankaların, Türkiye İş Bankası, Garanti Bankası, Yapı Kredi Bankası, Denizbank ve Bank Asya Katılım Bankası olduğu anlaşılmıştır. Sektördeki diğer bankaların, denizcilik finansmanında daha pasif bir pozisyon aldığı, bu alanda uzman bir kadro bulundurmamak yerine, gelen kredi tekliflerini “proje finansman” başlığı altında değerlendirdikleri anlaşılmıştır. Sektördeki bankaların, bilgi paylaşma konusunda son derece ketum ve isteksiz duruşları, istenilen veriye zamanında ulaşılmasını güçleştirmiştir. Yukarıda ismi anılan bankalar haricinde, Şekerbank, Halk Bank (kamu bankalarını temsilen ve kuruluş misyonu gereğince tercih edilmiştir), HSBC, TEB, Akbank ile de görüşülmek istenmiş ancak, Şekerbank ve Halk Bank haricinde, diğerlerinden olumlu cevap alınmamıştır. Halk Bank, soruların bazılarını yalnızca telefonla bilgi verebileceğini beyan etmiştir. Verilerin analizi ve yorum kısmında, banka isimleri belirtilmeyecektir. Bankaların, gizlilik ilkeleri gereği, elde edilen verilerin paylaşılması konusundaki katı tavırları nedeniyle, edinilen bilginin hangi finansör kuruluşa ait olduğunu göstermemek için, bankaların isimleri yerine “Banka 1”, “Banka 2” gibi terimler kullanılacaktır.

#### 4.4. VERİ TOPLAMA ARAÇLARI

Olgubilimsel- Nitel araştırmalarda, en çok tercih edilen veri toplama araçlarından biri mülakâttır. Mülâkat, iletişim kurulan örneklemin, konu hakkındaki duygu ve düşüncelerinin neler olduğunu ortaya çıkarmak amacıyla yapılır. Nitel araştırmalarda diğer veri toplama teknikleri; gözlem, grup görüşmesi, saha notları ve ses- görüntü kaydı analizler olarak sıralanabilir. (Çakır, 2013). Bu araştırmada, mülâkat soruları yazılı olarak yapılandırılmış ve tasnif edilmiştir. Firmalardan örnekleme dahil unsurlara 28, bankalara ise, 26 adet soru sorulmuştur. Mülâkat soruları, ekte belirtilen anket formları halinde örneklemlere ulaştırılmıştır. Firmalara uygulanan sorular üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde betimleyici sorular yer almaktadır. Firmaların pek çoğu, adres bilgileri dışında bu alanı doldurmak istememişlerdir. Özellikle, finansal verileri hakkında güncel verileri paylaşmakta çekimser kalmışlardır. İkinci bölümde açık uçlu sorular yer almaktadır. Bu kısım, çalışma verilerinin analizinde kullanılacak olan NVivo nitel veri analiz programı için kaynak teşkil etmektedir. Verilen cevaplarda en sık kullanılan kelime ve kelime öbekleri, program tarafından tespit edilir ve yorumlanacak şekilde grafiğe dökülür. Böylece, araştırmanın konusu olan, deniz ulaşım sektöründeki firmaların kaynak edinme stratejilerine ilişkin bulgulara, sistematik ve güvenilir bir şekilde ulaşmak mümkün hale gelmektedir. Firmalara yöneltilen soruların üçüncü kısmı, beşli Lickert ölçeği kullanılarak hazırlanmıştır. Burada amaç, arzu edilen sayıda ankete ulaşılması halinde, çalışmanın nicel bir analiz yöntemi kullanılarak da desteklenmesidir. Ancak, anket dönüşleri, beklenen düzeyde sağlanamadığından, nicel bir analiz gerçekleştirilememiştir.

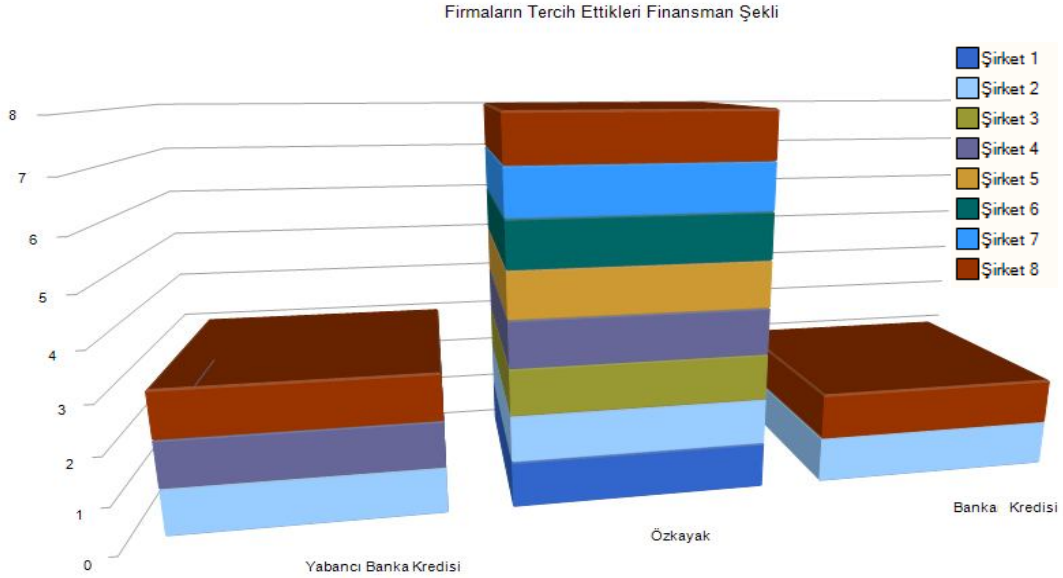
#### 4.5. VERİLERİN ANALİZİ

Çalışmanın bu bölümünde firmalarla yapılan görüşmeler ve bankalara yapılan anketler değerlendirilecektir.

##### 4.5.1. Firmalarla Yapılan Görüşmeler

Firmalarla yapılan görüşmeler ile ilgili yorumlar aşağıda belirtilmiştir. Bu kısımda, sorulan her soru tek tek ele alınarak, NVivo program çıktıları yorumlanmıştır.

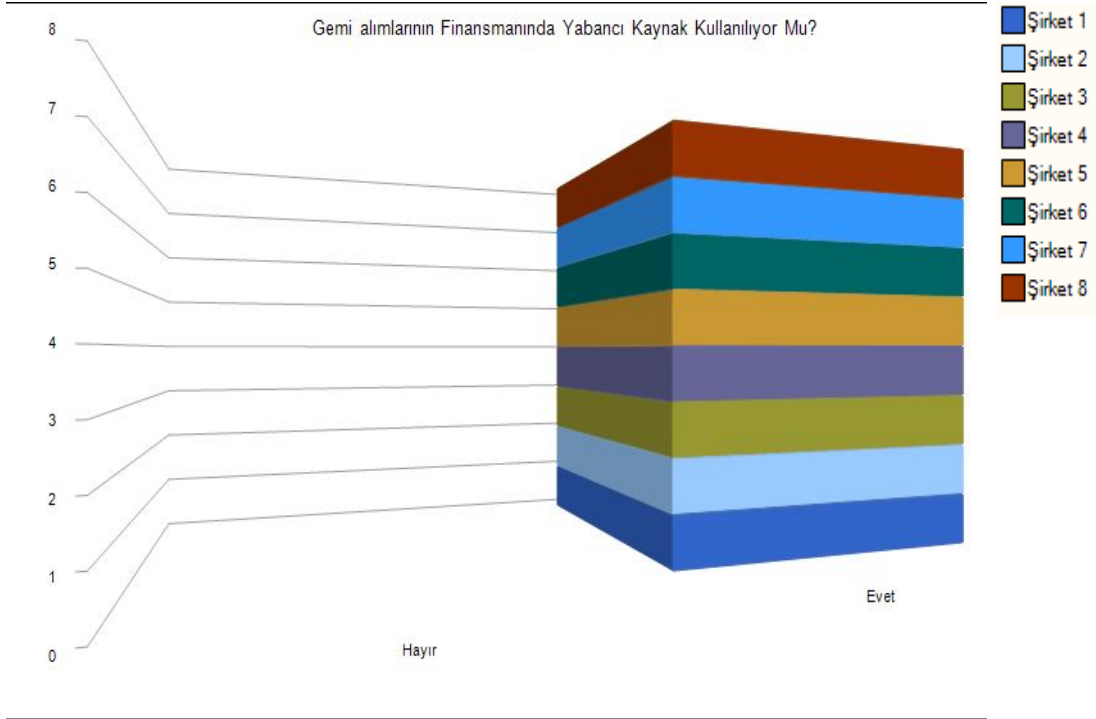
*SORU 1. Gemi alımlarınızın finansmanında daha çok tercih ettiğiniz finanslama şekli nedir?*



Şekil 4. 1: Firmaların Tercih Ettikleri Finansman Şekli.

Bu soruya verilen cevaplar şekil 4,1’de gösterilmektedir. Bu şekle göre, firmaların tercih ettikleri finansman şekli ağırlıklı olarak özkaynak ile finansmandır. İlerleyen sorulardan edinilen bilgilere göre, bunun temel sebebi, bankaların sektörü kârlı bulmaması ve aynı zamanda sektörün riskinin unsurunun, diğer pek çok sektör riskinden yüksek oluşudur. Denizcilik sektöründe düzenli bir nakit akışının sağlanması, istikrarlı bir ekonomik sürecin varlığına bağlıdır. Ancak, denizcilik sektörü, küresel ekonomik konjonktüre son derece duyarlıdır. Krizler, navlun fiyatlarını bir anda düşürebilmekte, bu da beklenen gelir hedefinden sapılmasına neden olmaktadır. Bu nedenle, bankalar, gemi alımlarının finansmanında, riskin çoğunlukla yarısından biraz fazlasını yani, gemi bedelinin azami %80’i veya çoğunlukla da %60’lık kısmını üstlenmektedirler. Bu durumda, firmalar yönünden özkaynak finansmanı, zoraki bir fonlama şekli olarak karşımıza çıkmaktadır.

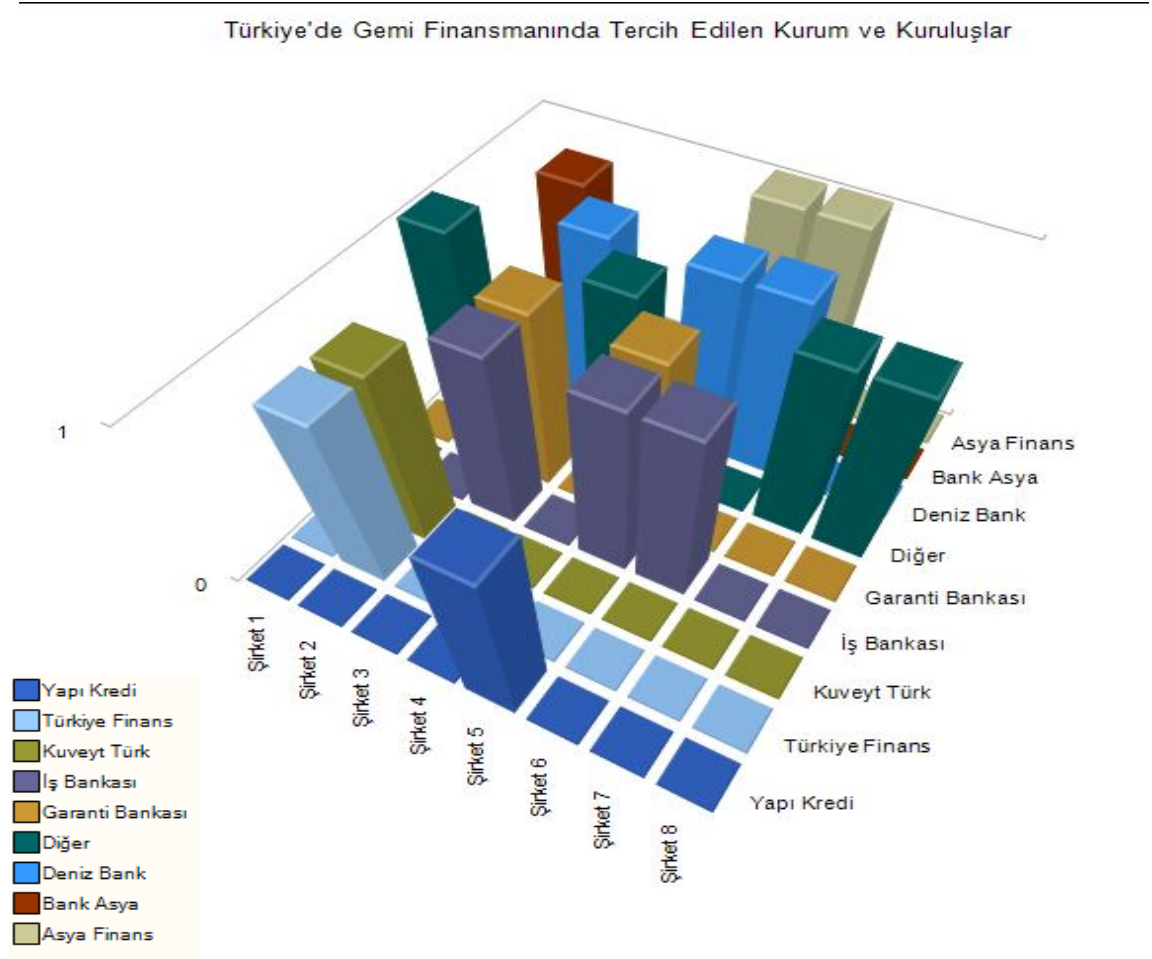
*SORU 2. Gemi alımlarınızın finansmanında yabancı kaynak kullanıyor musunuz? (banka kredisi, tahvil, mezzanine finansman vs).*



Şekil 4. 2: Gemi Alımlarının Finansmanında Yabancı Kaynak Kullanımı.

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4.2’de gösterilmiştir. Şekil 4.2de, birinci soruyu da destekler biçimde, tüm firmaların yabancı kaynak kullandığı görülmektedir. Küçük tonajlı bir kuru yük gemisinin yeni fiyatı, milyon dolar ile ifade edilmektedir. Bu nedenle, aile işletmesi niteliği taşıyan olan firmaların mevcut sermaye yapılarıyla, yabancı kaynak kullanmaksızın finansman sorununu çözmeleri olanaksızdır. Buradaki temel sorun, sağlanan yabancı kaynağın hangi yöntemlerle elde edildiğidir. Bu husus hakkında daha ayrıntılı bilgi edinebilmek için ek sorular sorulmuştur.

*SORU 3. Türkiye’de gemi finansmanında hangi kurum/ kuruluşlardan kaynak tedarik edebiliyor sunuz?*

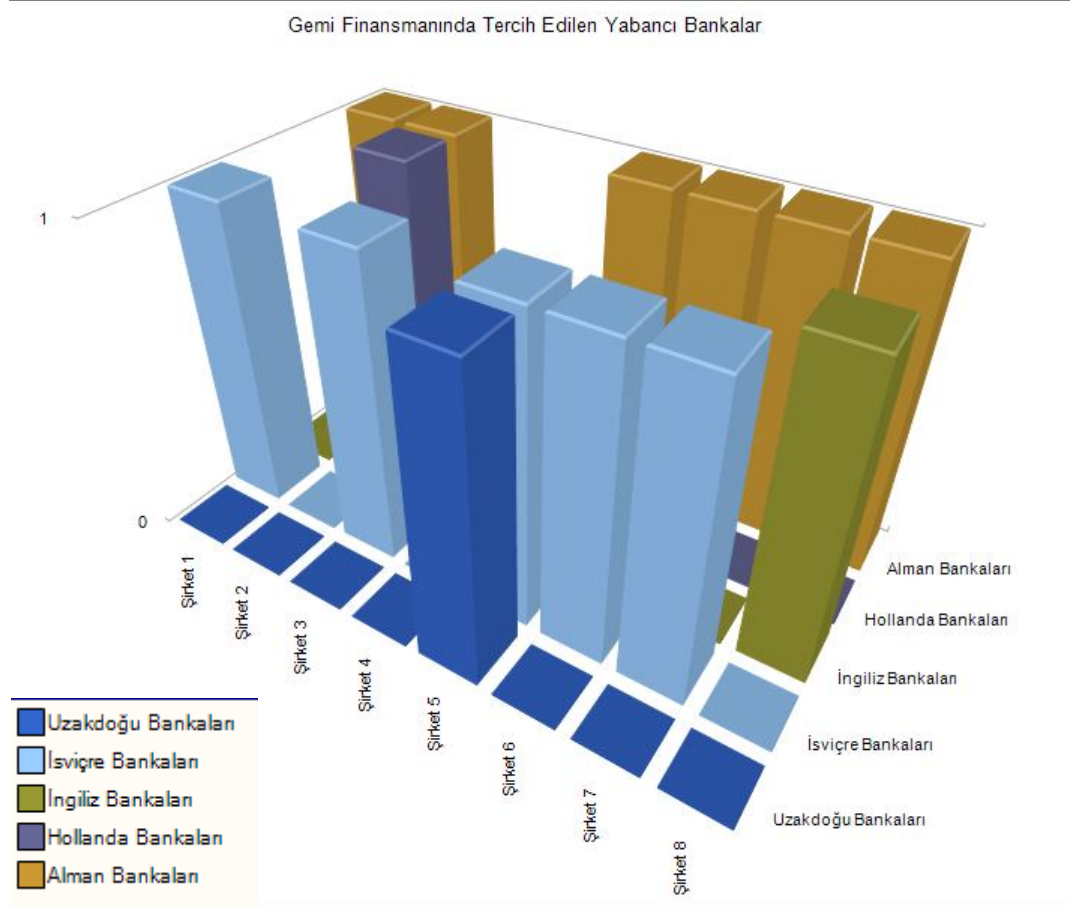


Şekil 4. 3: Türkiye’de Gemi Finansmanında Tercih Edilen Kurum ve Kuruluşlar

Bu soruya verilen cevaplar şekil 4.3’de gösterilmiştir. Şekil 4.3 dikkatlice incelendiğinde, özel sermayeli büyük ticarî bankaların, sektörün finanse edilmesinde de sorumluluk üstlendiği görülmektedir. Görüşmeye katılan bir firma, finans desteği aldığı bankanın ismini vermek istememiştir. Bu bankanın adı, şekilde “Diğer” olarak gösterilmektedir.



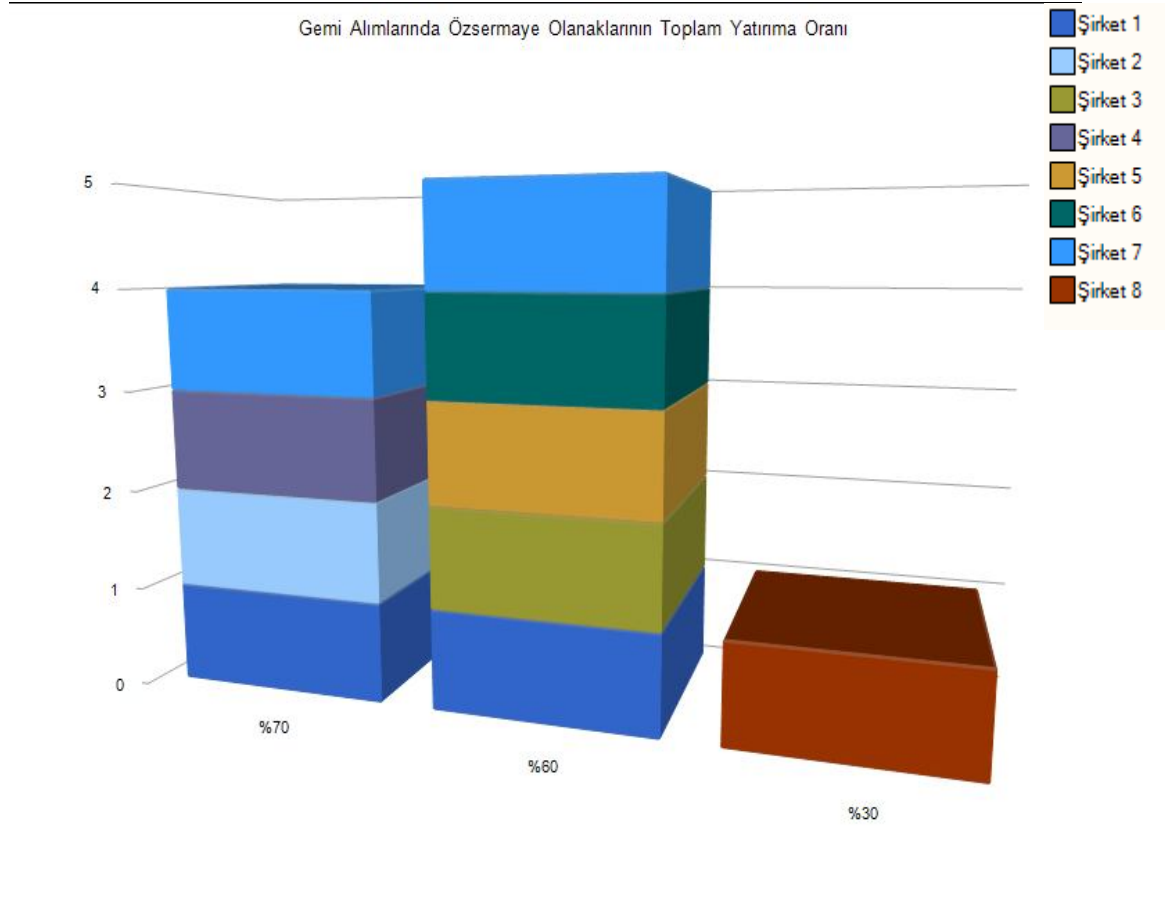
*SORU 4. Gemi alımlarında yurtdışındaki hangi finansal kurumlardan destek sağlayabiliyorsunuz?*



Şekil 4. 4: Gemi Finansmanında Tercih Edilen Yabancı Bankalar

Bu soruya verilen cevaplar şekil 4. 4' te gösterilmektedir. Bu şekil dikkatlice incelendiğinde görülmektedir ki, firmalar yurtdışından sağladıkları kredi kaynaklarının çoğunu Avrupa merkezli bankalardan sağlamaktadır. Bu bankalar arasında, Uzakdoğu, İsviçre, İngiliz, Hollanda ve Alman Bankaları yer almaktadır. İsviçre, bankacılık sektöründe ileri ülke olmakla beraber, denize kıyısı yoktur. Bu nedenle sektörü fonlaması ilgi çekicidir. Mülakat yapılan firmalardan Densa Denizcilik firması, Alligator isimli gemisini İsviçre bankası olan Credit Suisse'den sağladığı finansmanla satın almıştır. Yapılan görüşmede, bu bankanın, dünya genelinde 1000 civarında gemiye finansman sağladığı, bu gemilerden yarısına yakın bir kısmının Yunanistan'a ait olduğu belirlenmiştir.

*SORU 5. Gemi alımlarınızda özsermaye olanaklarını toplam yatırımın yüzde kaç oranında kullanıyorsunuz?*

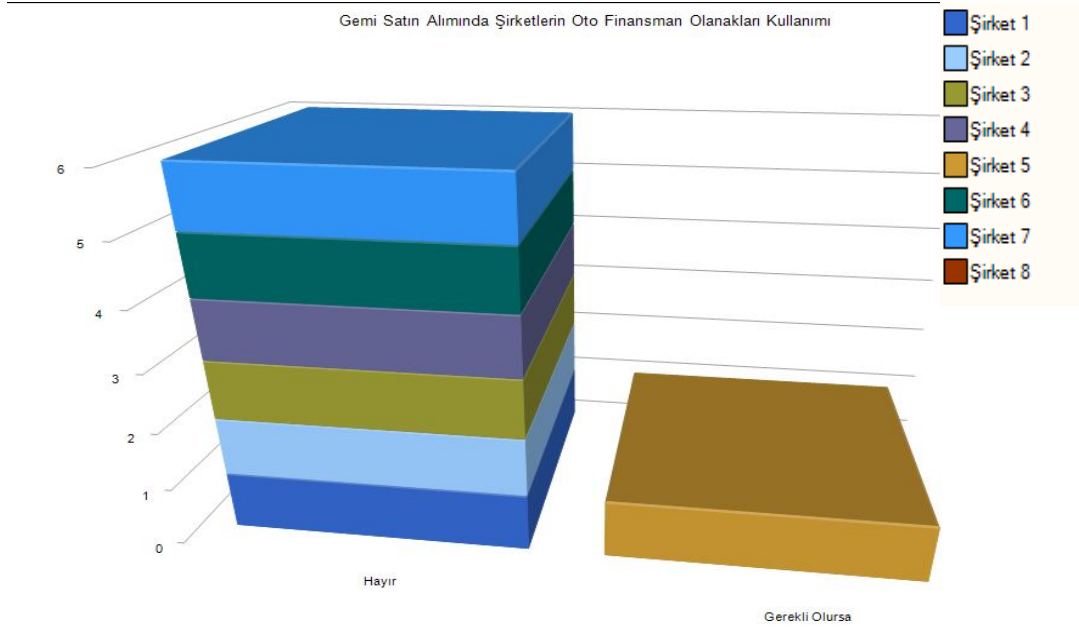


Şekil 4. 5: Gemi Alımlarında Özsermaye Olanaklarının Toplam Yatırıma Oranı

Bu soruya verilen cevaplar şekil 4. 5’ de gösterilmiştir. Bu şekil dikkatlice incelendiğinde, bu soruya yalnızca bir firmanın %30 yanıtını verdiği görülmektedir. Görüşme yapılan diğer firmalar %60 ile %70 değerlerini ifade etmişlerdir. Bu durum bankaların, gemi alımları için verilecek kredileri yüksek risk grubunda değerlendirdiklerini göstermektedir. Sonuçta, gemi alımlarının finansmanı için, firmalar, gereksinim duydukları fonların en az yarısını kendi özkaynaklarından sağlamak zorundadır.

*SORU 6. Gemi satın alımında otofinansman (dağıtılmamış kârlar, birikmiş kârlar) olanaklarından yararlanıyor musunuz?*

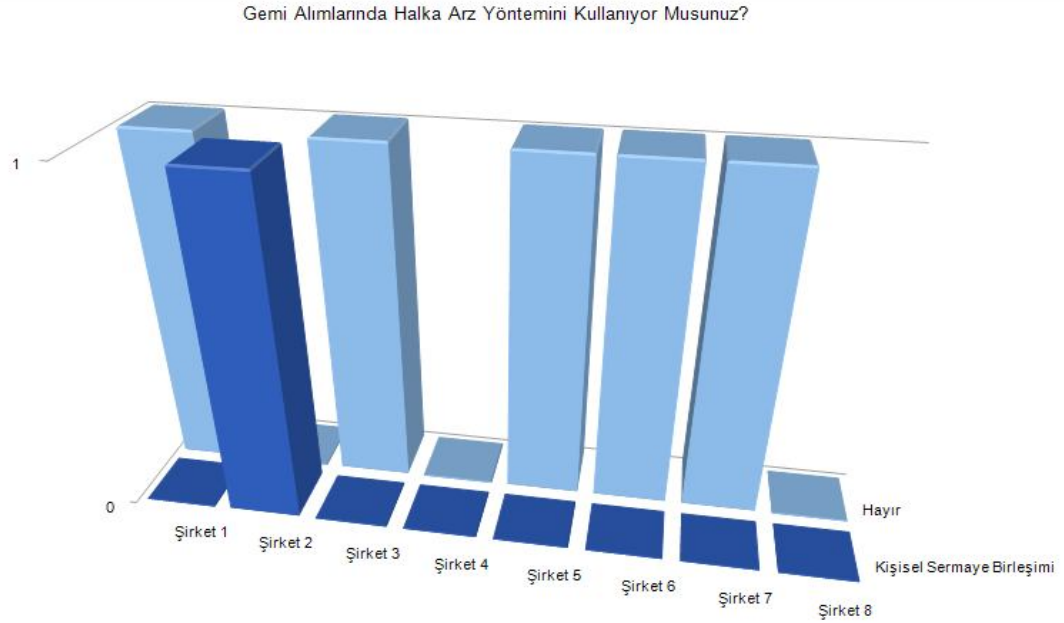
Program Çıktısı Ve Yorum



Şekil 4. 6: Gemi Satın Alımlarında Şirketlerin Oto Finansman Olanakları Kullanımı

Bu soruya verilen cevaplar şekil 4. 6’da gösterilmektedir. Şekil dikkatlice incelendiğinde görülmektedir ki, bu soruya, yalnızca bir firma, “gerekli olursa” şeklinde yanıt vermiştir. Diğer firmaların gemilerin satın alımında otofinansman olanaklarından yararlanmadığı anlaşılmaktadır.

*SORU 7. Gemi satın alımınızda gereksinim duyduğunuz kaynakları “halka arz” yoluyla sağlayabiliyor musunuz?*

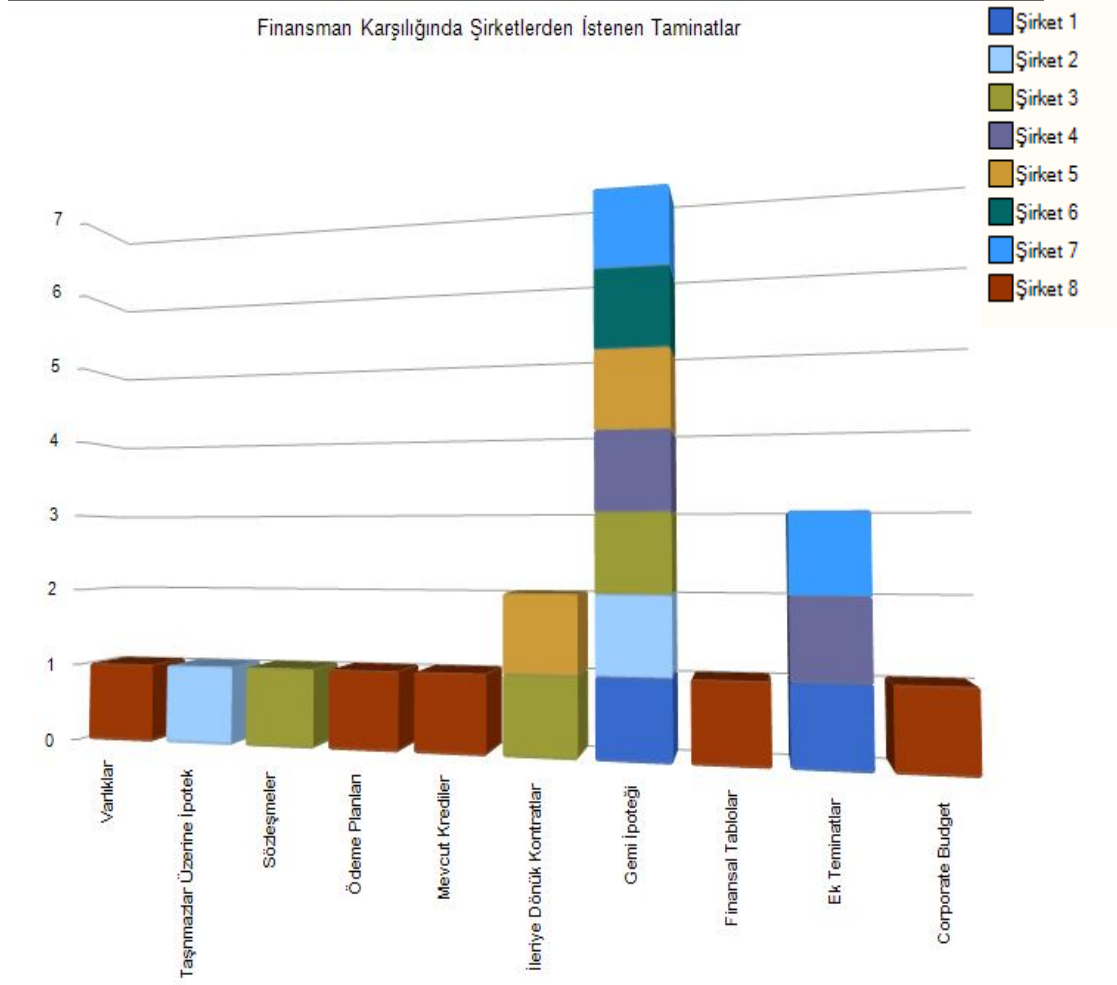


Şekil 4. 7: Gemi Alımlarında Halka Arz Yönteminin Kullanımı.

Bu soruya verilen cevaplar şekil 4. 7’de gösterilmektedir. Şekil dikkatlice incelenecek olursa, görüşmeye katılan firmalardan ikisi bu soruyu yanıtlamamıştır. Diğerleri ise, gerekli kaynağı halka arz yoluyla tedarik etmediklerini ifade etmişlerdir.

Yaptığımız araştırmalarda, Türkiye’ de denizcilik sektöründe halka arz yoluyla kaynak sağlayan herhangi bir firma olmadığı görülmüştür. Ancak, bu konuda, firmaların pek çoğu hazırlık yapmaktadır. Denizcilik firmalarının, borsaya kote olarak, sermayelerini halka açmaları yönünde herhangi bir yasal engel bulunmamaktadır. Ancak, Borsa İstanbul’un henüz yeterli derinliğe ulaşmamış olması, Türk ekonomisinin halâ kırılğan bir yapı arz etmesi, sektördeki firmaların borsaya mesafeli olmasına yol açmaktadır. Böylece, halka arz yoluyla kaynak bulmak isteyen firmalar, yabancı borsalara yönelmektedir. Densa Denizcilik, halka arz seçeneği ile fonlama seçeneğini New York Borsası’nda kullanmak üzere değerlendirmektedir.

*SORU 8: Borç finansmanı (kredi) sağlarken sizden istenilen teminatlar nelerdir?*

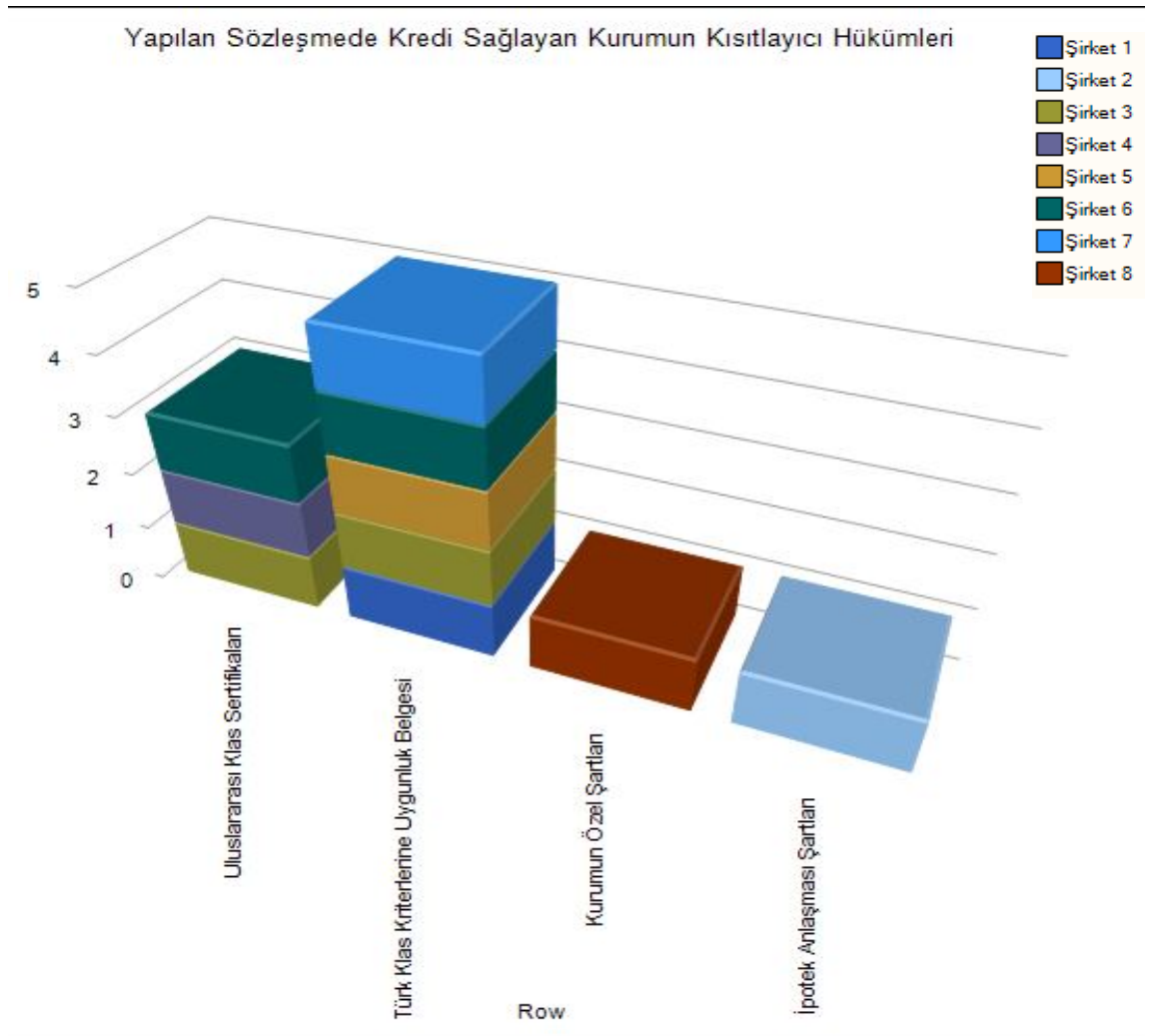


Şekil 4. 8: Finansman Karşılığı Şirketlerden Alınan Teminatlar

Bu soruya verilen cevaplar şekil 4. 8’de gösterilmektedir. Şekil dikkatli bir biçimde incelendiğinde, kredilerin tahsis koşullarından en önemlisinin, krediye konu olan geminin ipotek edilmesi olduğu anlaşılmaktadır. Yüksek tutarlı kredi bedelleri karşılığında bankalar, firmaların varlıkları üzerinde risk oluşturabilecek teminatlar istemektedir. Sonuçta, firmalar, “her bir gemiye bir şirket” kurmak zorunda kalmaktadır. Böylece şirketler esas sermayelerini riskten korumayı amaçlamaktadırlar. Bankalar, gemi satın alımı için kredi verirken, ipotek tesisini asli teminat olarak

almaktadırlar. Bununla beraber, munzam teminat olarak, şirketin de onay verebileceği başka taşınmazlar üzerine de ipotek tesis edilebilmektedir. Ayrıca, bazı bankalar, firmaların ileriye dönük imzaladıkları taşıma sözleşmelerini temlik karşılığı teminata kabul etmektedirler.

*SORU 9. Borç finansmanı (kredi) sağlayan kurum, yapılan sözleşmede bazı kısıtlayıcı hükümler (şartlar) koyuyor mu?*

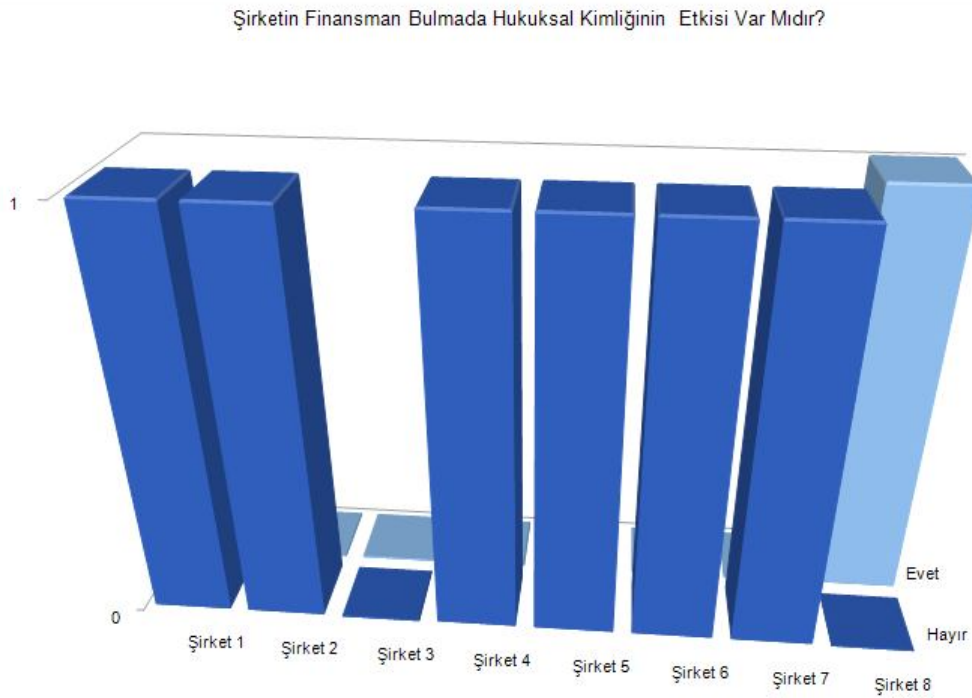


Şekil 4. 9: Yapılan Sözleşmede Kredi Sağlayan Kurumun Kısıtlayıcı Hükümleri

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 9'da görülmektedir. Şekil dikkatlice incelendiğinde finans kurumlarının, firmalardan, Türk ve Uluslararası Klâs kriterlerine uygunluk belgesi istedikleri anlaşılmaktadır. Bu belgelere sahip gemilerin seferlerinde

aksama olma ihtimali düşüktür. Türk Klâsı'na ve Uluslararası Klâslara uygun olan gemilerin limanlarda kalış sürelerinde çoğunlukla sürprizler yaşanmaz. Türkiye, 2009 yılında Beyaz Bayrak ülkesi olmuştur. Yani temiz sicile geçişi henüz oldukça yenidir. 2009 yılından önce, "Kara Liste" olarak anılan sınıflandırmada yer alan ülkemiz gemileri, bu kötü sicilleri yüzünden, varış limanlarında daha sık denetime tabi tutulmakta idiler. Uluslar arası sözleşmelere ve klâs koşullarına uygunluğun kontrol edildiği bu denetimler yüzünden pek çok limanda kalış süresi öngörülenin üzerinde olmaktadır. Limanda fazladan kalınan her gün ise, maliyetleri artırmakta, gemilerin bir sonraki seferlerini riske atmaktadır. Bu durumda, firmaların nakit akışları bozulabilir ve kredilerin geri ödenmesi tehlikeye düşebilir. Bankalar da bu yüzden, gemilerin uluslar arası sözleşme ve standartlara uygunluğunu sıkı bir şekilde takip etmektedirler.

*SORU 10. Firmanızın hukuksal kimliğinin borç finansmanı sağlamada etkisi var mıdır?*

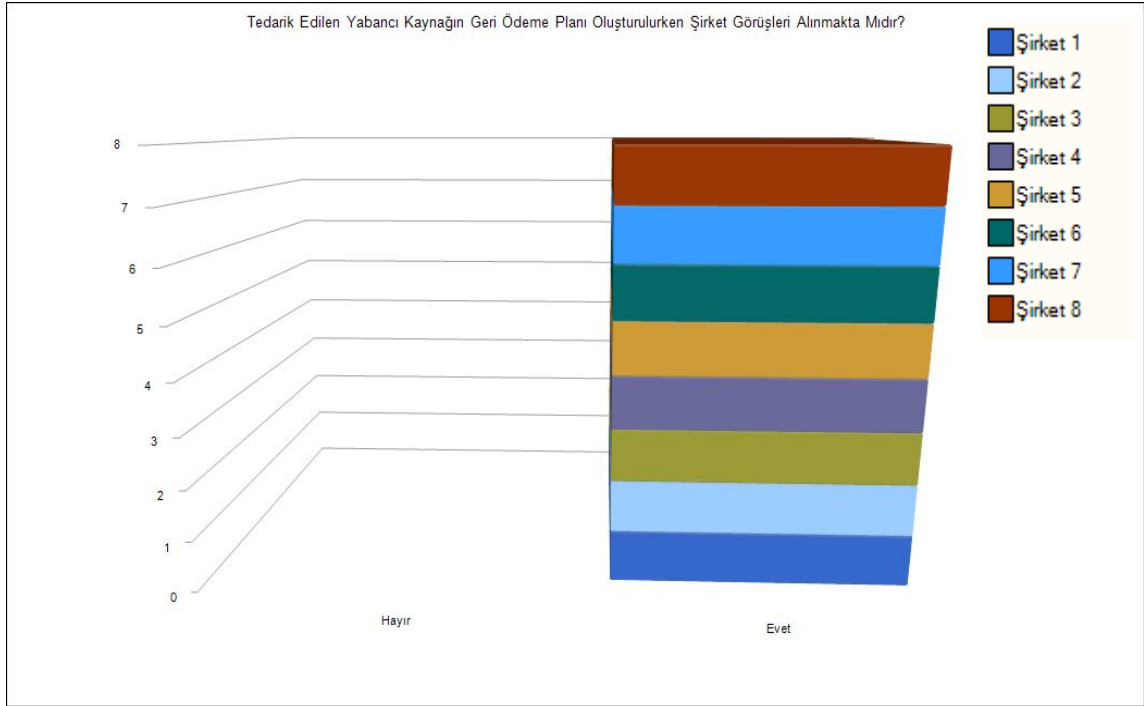


Şekil 4. 10: Şirketin Finansman Bulmada Hukuksal Kimliğinin Etkisi.

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 10'da gösterilmektedir. Şekil dikkatlice incelendiğinde, kredi tahsisatında, hukuksal kimliğin herhangi bir önem arz etmediği görülmektedir. Borç finansmanında daha çok sermaye büyüklüğü finans kurumları tarafından dikkate alınmaktadır. Bir firma, hukuksal kimliğin önemli olabileceği yönünde beyanda bulunmuştur. Ancak, görüşmek yapılan firmalardan sadece biri hukuksal kimliğin önemli olabileceği yönünde beyanda bulunmuştur.



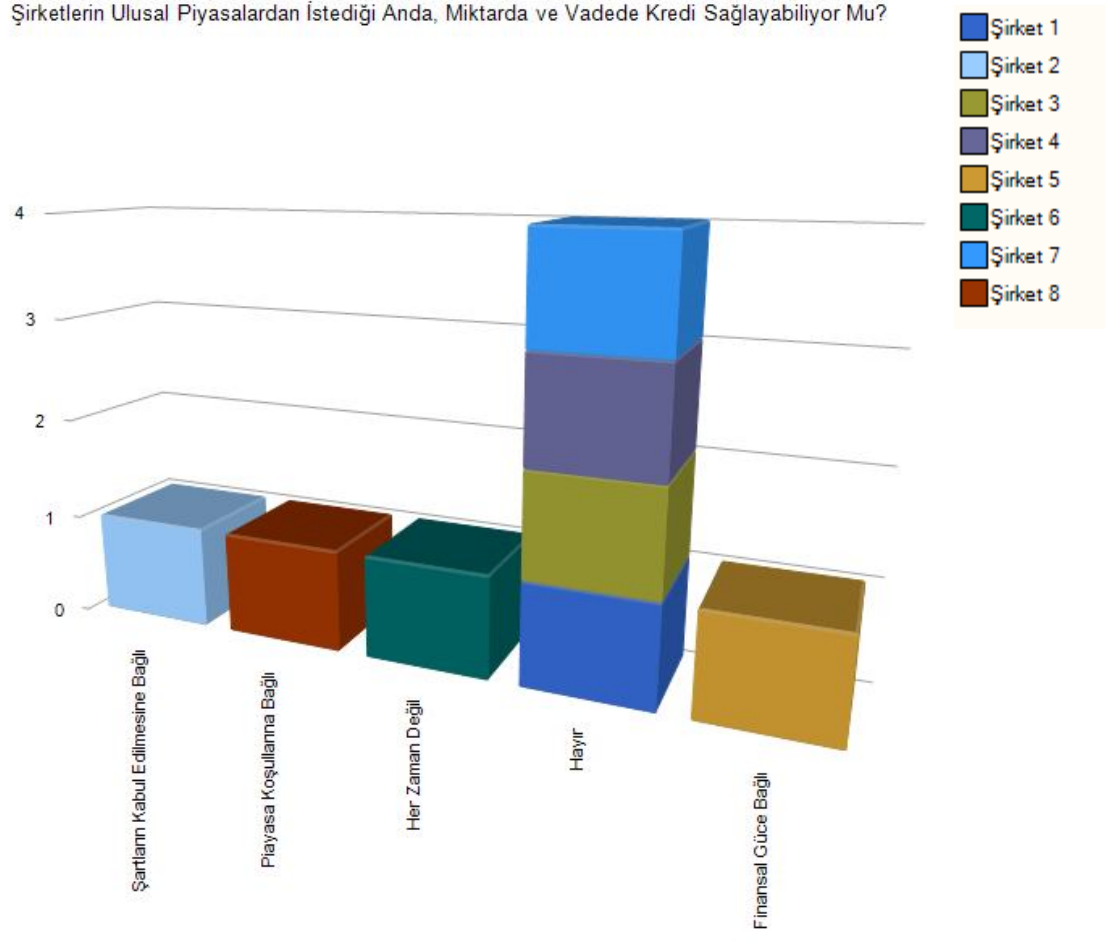
*SORU 11. Tedarik ettiğiniz yabancı kaynağın geri ödeme plânı oluşturulurken sizin görüşleriniz alınmakta mıdır?*



Şekil 4. 11: Tedarik Edilen Yabancı Kaynağın Geri Ödeme Plânında Şirket Görüşleri

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4.11’de belirtilmiştir. Şekil 4. 11 dikkatlice incelendiğinde görüşmeye dâhil olan firmaların tamamının, bu soruya “Evet” yanıtını verdiği görülmektedir. Büyük meblağlarda tahsis edilen bu kredilerin, firmaların nakit akışlarını dikkate almaksızın verilmesi zaten mümkün değildir. Yanıtlardaki kesin ifade, borç itfa tabloları oluşturulurken, firmalarla müşterek bir çalışma yapıldığını işaret etmektedir.

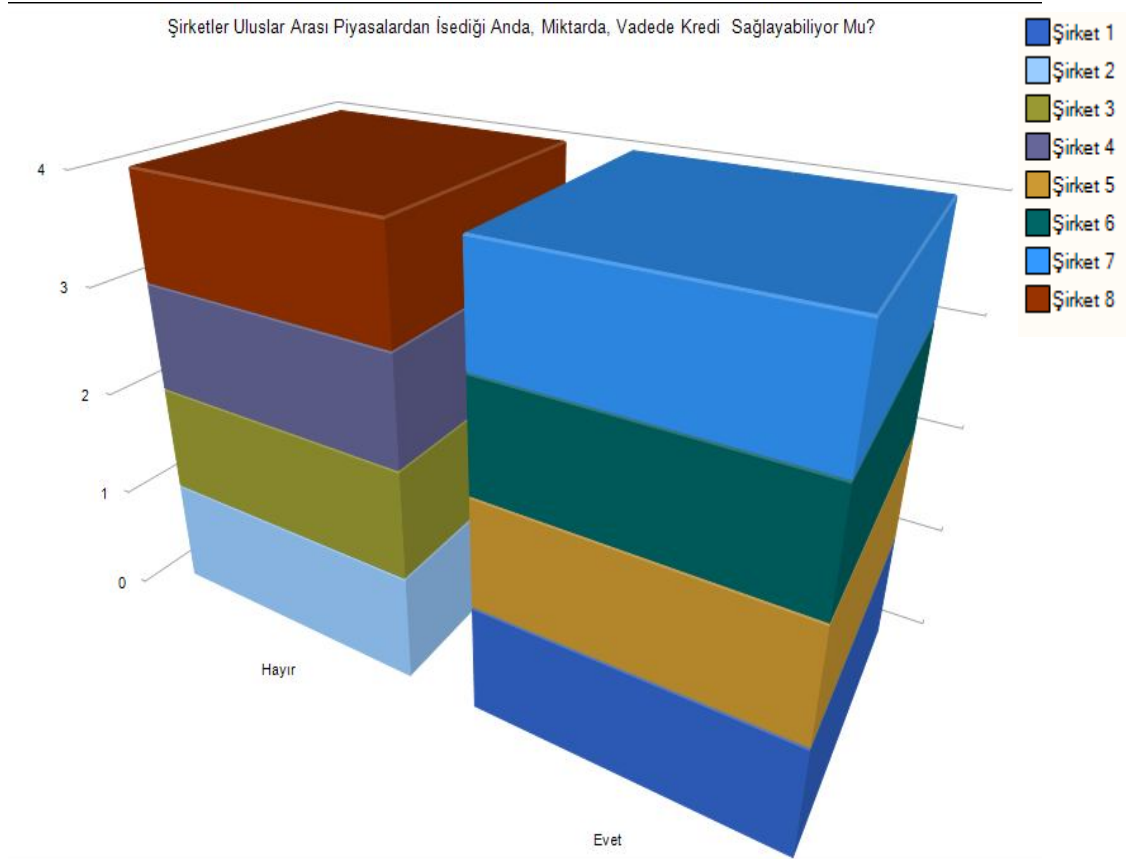
*SORU 12. Ulusal piyasalardan istediğiniz anda, istediğiniz miktarda ve istediğiniz vadede kredi sağlayabiliyor musunuz?*



Şekil 4. 12: Şirketin Ulusal Piyasalarda Kredi Sağlama Olanağı

Bu soruya verilen cevaplar şekil 4. 12’de gösterilmektedir. Şekil dikkatli bir biçimde incelendiğinde görülmektedir ki, firmaların neredeyse tamamı, ulusal piyasalardan istendiği an finansman bulunamadığını beyan etmiştir. Bu konuda firmalar arasında genelde olumsuz bir yargı hâkimdir. Bir kredinin tahsisi için, elbette en önemli koşul, teminatların istenilen nitelik ve nicelikte olmasıdır. Ancak, tüm koşulları yerine getirebilen firmalar bile, istedikleri zamanda arzuladıkları kadar kredi bulamamaktadır.

*SORU 13. Uluslararası piyasalardan istediğiniz anda, istediğiniz miktarda ve istediğiniz vadede kredi sağlayabiliyor musunuz?*



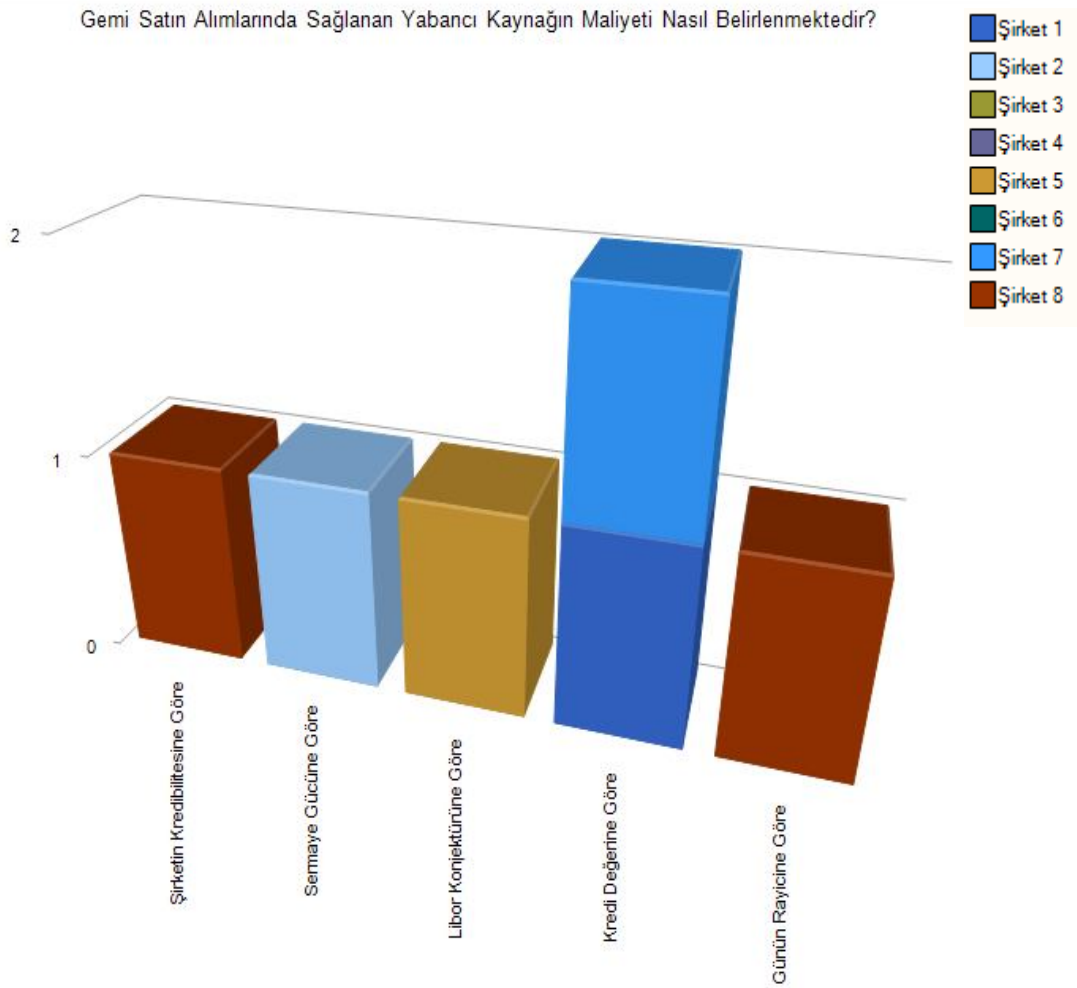
Şekil 4. 13: Şirketin Uluslararası Piyasalarda Kredi Sağlama Olanığı

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 13'te görülmektedir. Görüşülen firmaların yarısı, yabancı bankalardan daha kolay kaynak bulunabildiğini ifade etmektedir. Ülkemizdeki yerel bankaların, sektörün finansmanı hakkındaki tavrı bilinmektedir. Firmaların finansal kaynakları yurtiçinde güç koşullarda sağlaması, onları yurtdışından finansman bulmaya itmektir. Ayrıca, yurtdışındaki finansal kurumların, denizcilik sektörünün kredilendirilmesi için, ayrı özel birimler örgütledikleri ve bu konuda uzmanlaştıkları bilinmektedir. İsviçre gibi denize kıyısı olmayan bir ülkenin denizcilik sektörünün finansmanında söz sahibi olabilmesi, onların denizcilik konusunda uzmanlaşmasıyla açıklanabilir. Ayrıca, Avrupa ülkelerinin ekonomik göstergeleri daha istikrarlıdır. Dolayısıyla bu ülkelerde finansman kaynak maliyeti daha düşüktür. Bu

durum denizcilik sektöründeki firmaların yurtdışından daha uygun koşullarda, finansman bulabilmesini olanaklı kılmaktadır.

*SORU 14. Gemi satın alımlarınızda sağlamış olduğunuz yabancı kaynağın maliyeti nasıl belirlenmektedir?*

#### Program Çıktısı Ve Yorum

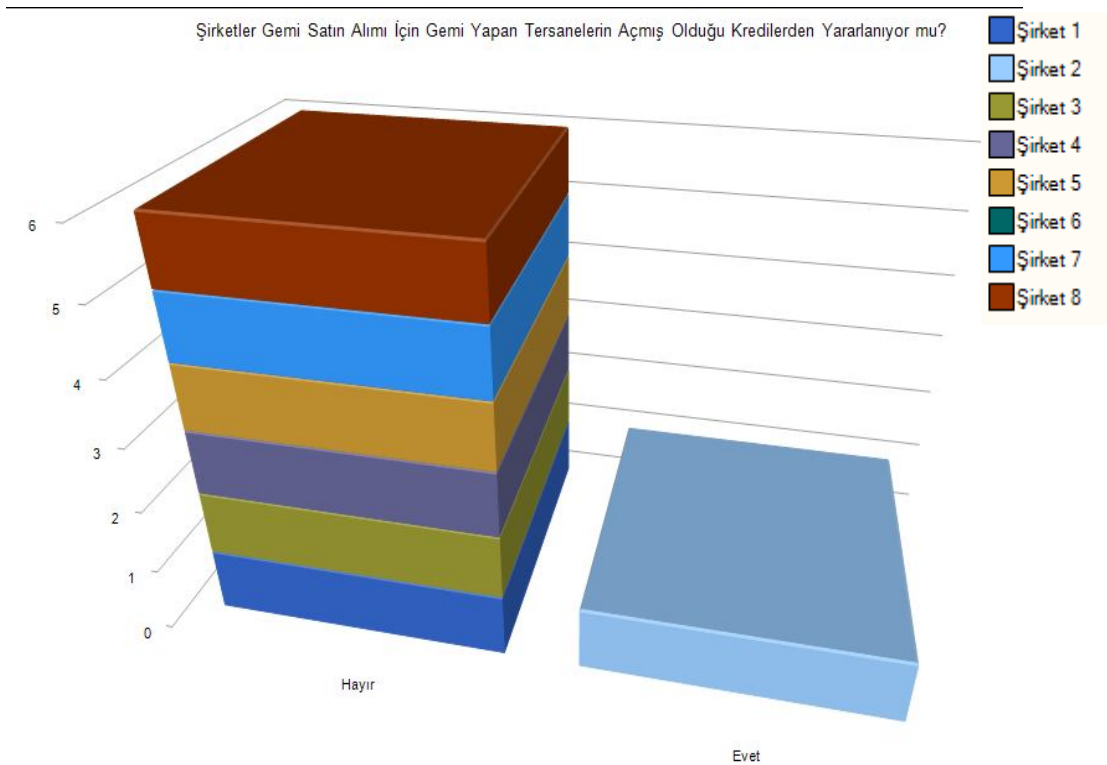


Şekil 4. 14: Satın Almalarda Sağlanan Yabancı Kaynağın Maliyetinin Belirlenmesi.

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 14'te gösterilmektedir. Şekilden de anlaşıldığı gibi, firmalar bu soruya farklı yanıtlar vermiştir. “Sermaye Gücü, Şirketin Kredibilitesi ve Kredi Değerine Göre” yanıtları beraber değerlendirilmelidir.

Dolayısıyla, şirketin kredi değerliliği ve itibarı, kredi maliyetini doğrudan etkilemektedir. Ayrıca, verilen kredilerin maliyeti LIBOR üzerine 1,5- 3,5 puan ilave edilerek hesaplanmaktadır. Yine, günün ekonomik koşulları da, kredi maliyetlerini etkilemekte ve firmalar tarafından önemli bir değişken olarak algılanmaktadır.

*SORU 15. Gemi satın alımı için, gemi yapan tersanelerin size açmış olduğu kredilerden yararlanıyor musunuz?*

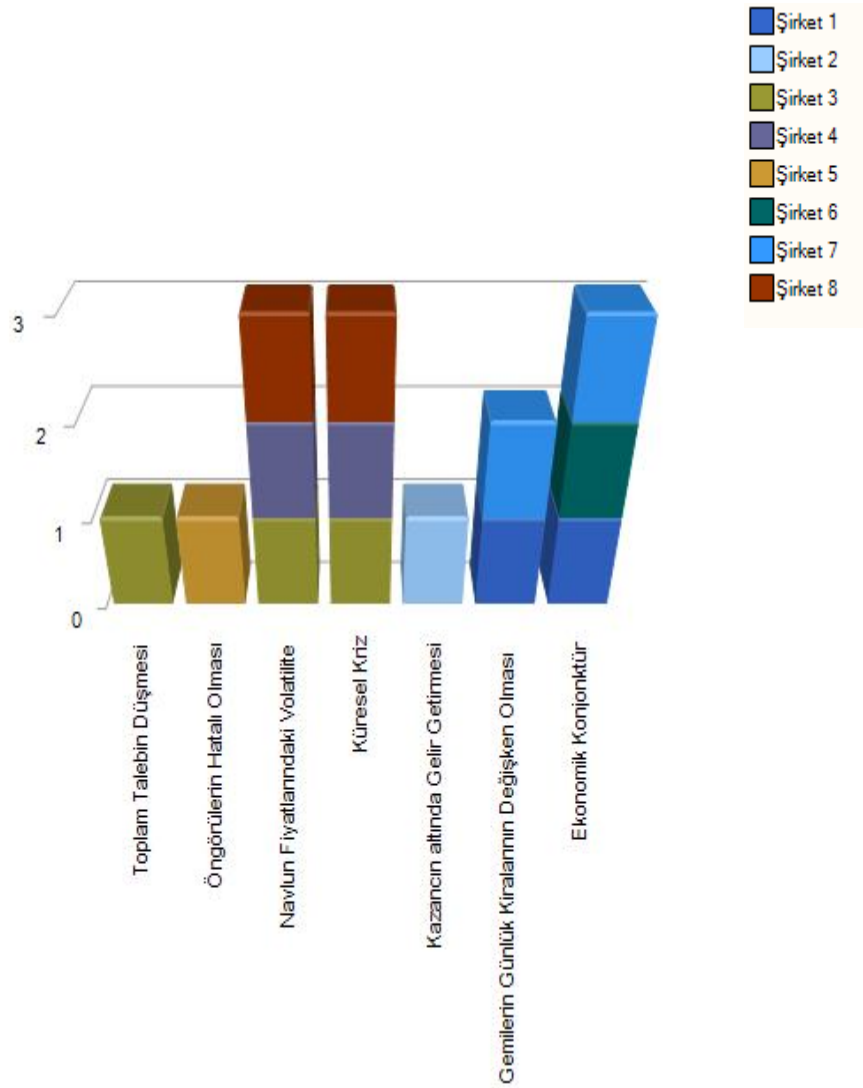


Şekil 4. 15: Şirketler Gemi Alımı İçin Tersane Kredilerinden Yararlanıyor mu?

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 15’de gösterilmektedir. Şekil incelendiğinde, tersane kredilerinin tercih edilmediği görülmüştür. Ankete katılan firmalar, bu finanslama yönteminin diğer yöntemlerden daha pahalı bir finansman yöntemi olduğunu ifade etmektedir.

SORU 16. Gemi finansmanı için almış olduğunuz kredilerin geri ödemesini aksatabilecek temel etkenler nelerdir?

Gemi Finansmanı İçin Şirketlerin Almış Olduğu Kredilerin Geri Ödemelerini Aksatacak Temel Etkenler.

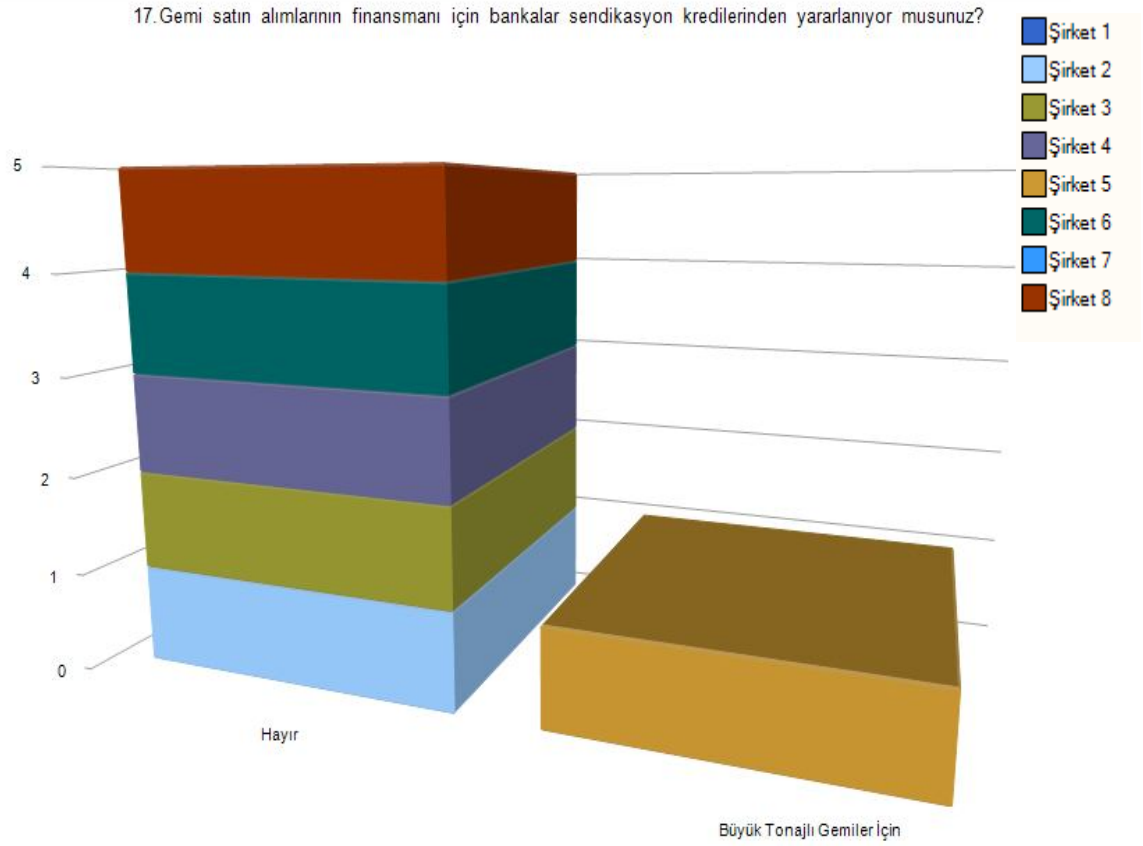


Şekil 4. 16: Gemi Finansmanı İçin Şirketlerin Almış Oldukları Kredilerin Geri Ödemelerini Aksatacak Temel Etkenler.

Bu soruya verilen cevaplar şekil 4. 16'da görülmektedir. Firmaların bu soruya verdikleri yanıtlardan, denizcilik sektörünün ekonomik konjonktüre duyarlı olduğu anlaşılmaktadır.

Ekonomik krizler, ekonomik büyüme öngörülerinin hatalı olması, toplam talebin daralması sektörün piyasa yapısını bozmakta ve arz fazlalığına yol açmaktadır. Bu sektörde, arzın değişen talep koşullarına uyumuyla ilgili, kısa, orta ve uzun vadeli esneklik düşüktür ve bu nedenle firmalar değişen pazar koşullarına uyum göstermekte zorlanmaktadırlar. Örneğin, küresel ölçekte talep artsa veya ekonomik büyüme beklenenin üstünde gerçekleşse, artan talep ancak ikinci el piyasalardan sağlanabilir. Bunun etkisi sınırlıdır. Talep artışına, kısa vadede ancak bu şekilde cevap verilebilmektedir. Çünkü talep artışı sürdüğünde bile bir geminin tersaneden çıkışı 18-24 aylık bir zaman almaktadır. Dolayısıyla, sektörün arz esnekliği oldukça düşüktür. Yani, denizcilik sektörünün değişen talep koşullarına arzı artırıp azaltarak uyum sağlaması oldukça güçtür. Talep artışına uyum sağlamak isteyen firmalar, ikinci el piyasadan alım yaparak ve yeni gemi siparişi vererek, ticarî filolarını genişletmeye çalışırlar. Tüm firmalar benzer bir refleksle hareket ettiğinde bu kez piyasa koşulları tersine dönebilir ve bir arz fazlalığı ortaya çıkabilir. Gemiler imâl edilip, kontrat yani iş arayışına girdiklerinde, bu kez gemi arzındaki artış kiralaları- navlun bedellerini düşürür. Talebin arttığı dönemde pazar koşulları da bozulmuşsa, gemi fiyatlarında ciddi düşüşler yaşanır. Hatta bu durum, pek çok firmayı, sipariş gemilerinin imalatı aşamasında yakalar. Bu durumda, tersanede kalan gemiler olabildiği gibi, sürekli kontrat yani iş iptalleri de gündeme gelebilir. 2008 yılındaki kriz sektörü bu şekilde etkilemiştir. Gemi fiyatları, arz fazlalığı yüzünden yarıdan fazla değer kaybetmiştir. Pek çok firma, el değiştirmiştir. Özkaynak büyüklüklerine güvenen bazı firmalar, krizi fırsat bilerek bu dönemde gemi alımı yaparak piyasaya girmişlerdir.

*SORU 17. Gemi satın alımlarının finansmanı için bankalar sendikasyon kredilerinden yararlanıyor musunuz?*

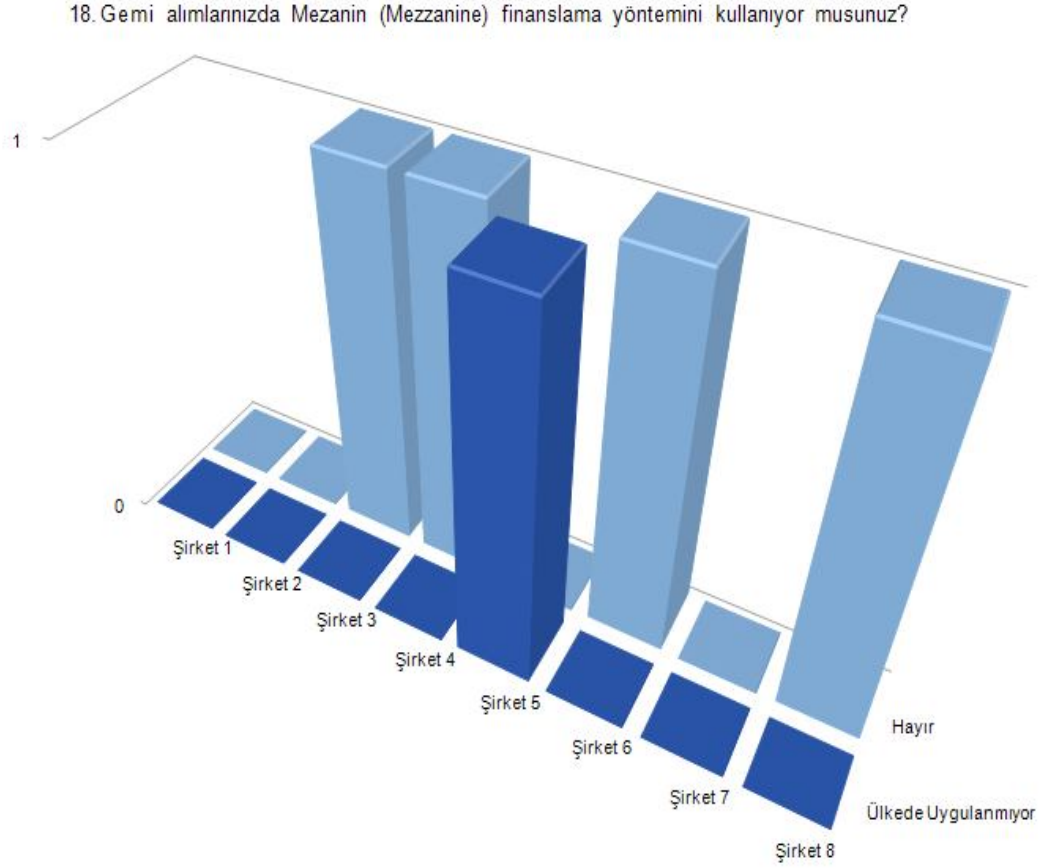


Şekil 4. 17: Gemi Alımlarının Finansmanında Sendikasyon Kredilerinden Yararlanma.

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 17’de gösterilmektedir. Şekil incelendiğinde, sektörde sendikasyon kredilerinin fazla yaygınlaşmadığı anlaşılmaktadır. Ülkemiz bankalarının önemli ölçüde özkaynak katkısı istemeleri ayrıca, talep edilen gemi kredilerinin küçük tonajlı ve görece ucuz gemiler için olması bu durumun nedeni sayılabilir. Ancak, büyük tonajlı gemi alımları için ortaya çıkan kredi taleplerinin yurtdışından Sendikasyon kredileri şeklinde sağlanabildiği anlaşılmıştır.



*SORU 18. Gemi alımlarınızda Mezanin (Mezzanine) finanslama yöntemini kullanıyor musunuz?*

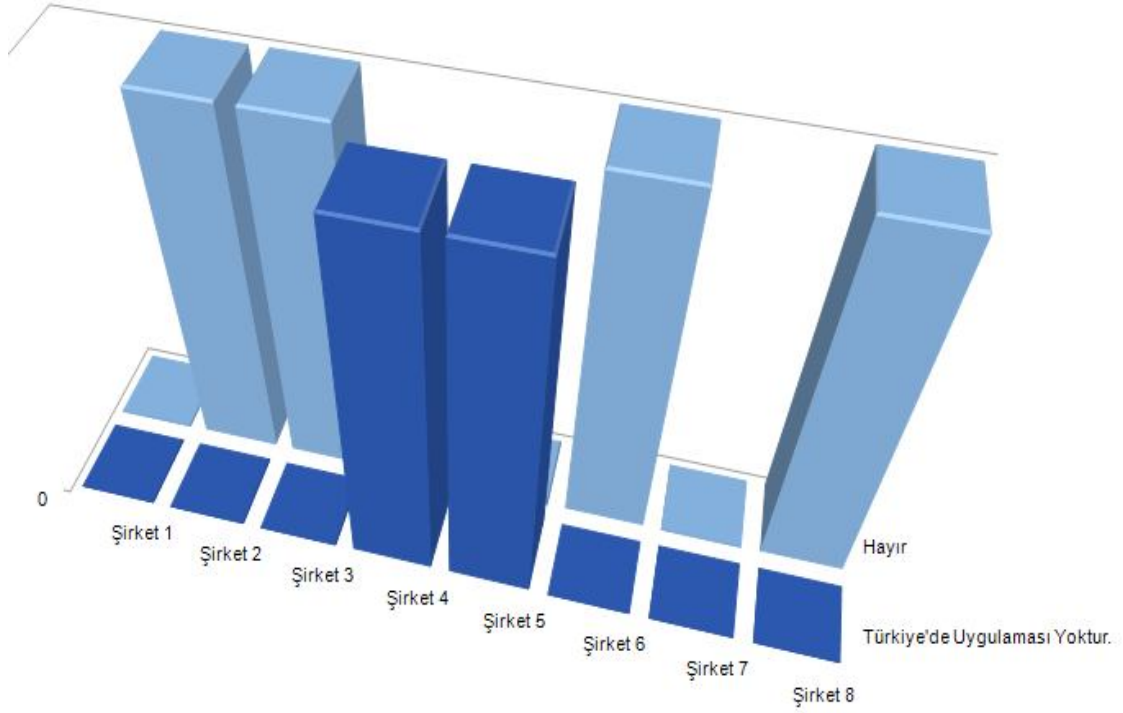


Şekil 4. 18: Gemi Alımlarında Mezaninne Finanslama Yönteminin Kullanımı.

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 18'de görülmektedir. Şekil dikkatlice incelendiğinde, Mezzanine finansman yönteminin daha çok yurtdışında uygulandığı anlaşılmaktadır.

*SORU 19: Gemi satın alımlarınızın finansmanı için “tahvil” çıkarıyor musunuz?*

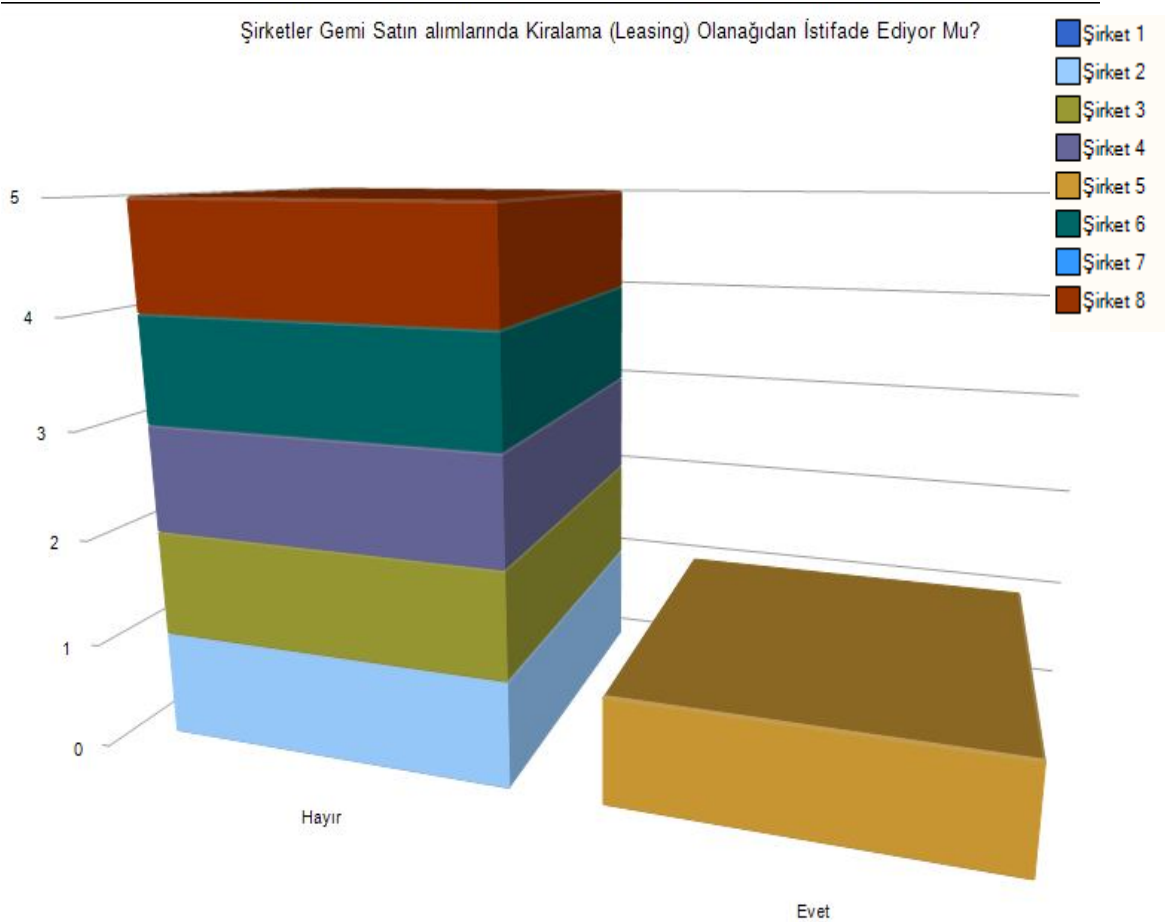
Gemi Satın Alımlarının Finansmanı İçin Tahvil Kullanımına İlişkin Veriler



Şekil 4. 19: Gemi Alımlarının Finansmanında Tahvil Kullanımı.

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 19’da gösterilmektedir. Şekil dikkatlice incelendiğinde görüşme yapılan firmaların tahvil çıkarmak suretiyle borçlanmayı tercih etmediği anlaşılmaktadır. Ülkemizde, özel sermayeli anonim ortaklıkların tahvil çıkarmak suretiyle borçlanabilmeleri önünde herhangi bir yasal engel bulunmamakla beraber bu yolla kaynak sağlayan denizcilik firması örneği yoktur.

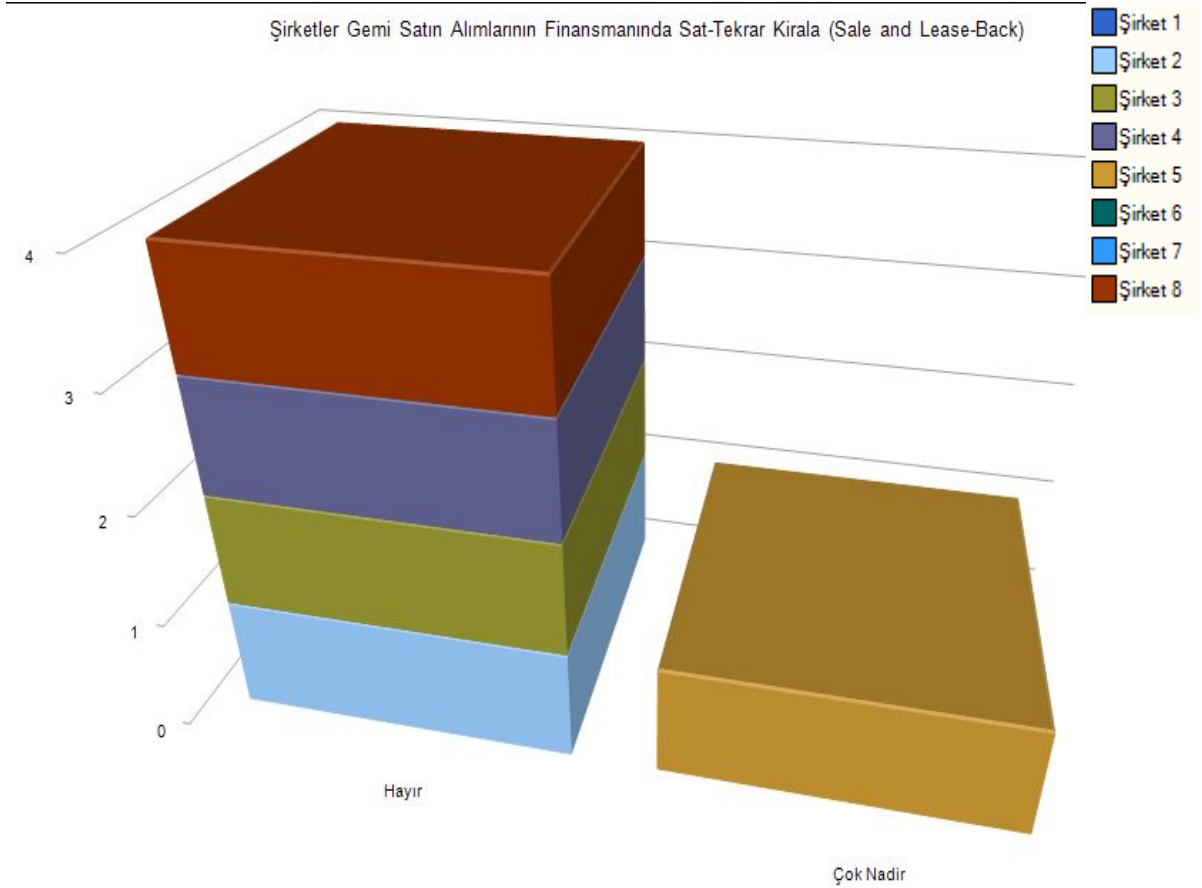
*SORU 20. Gemi satın alımınızda kiralama (Leasing) olanağından istifade ediyor musunuz?*



Şekil 4. 20: Gemi Alımlarının Finansmanında Leasing Kullanımı

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 20’de gösterilmektedir. Şekil incelendiğinde, sektördeki firmaların gemi alımlarının finansmanında Leasing yöntemini tercih etmedikleri anlaşılmaktadır. Katılımcı firmalar bu yönetime ilişkin vade ve ödeme koşullarının kendilerine uymadıklarını belirtmişlerdir.

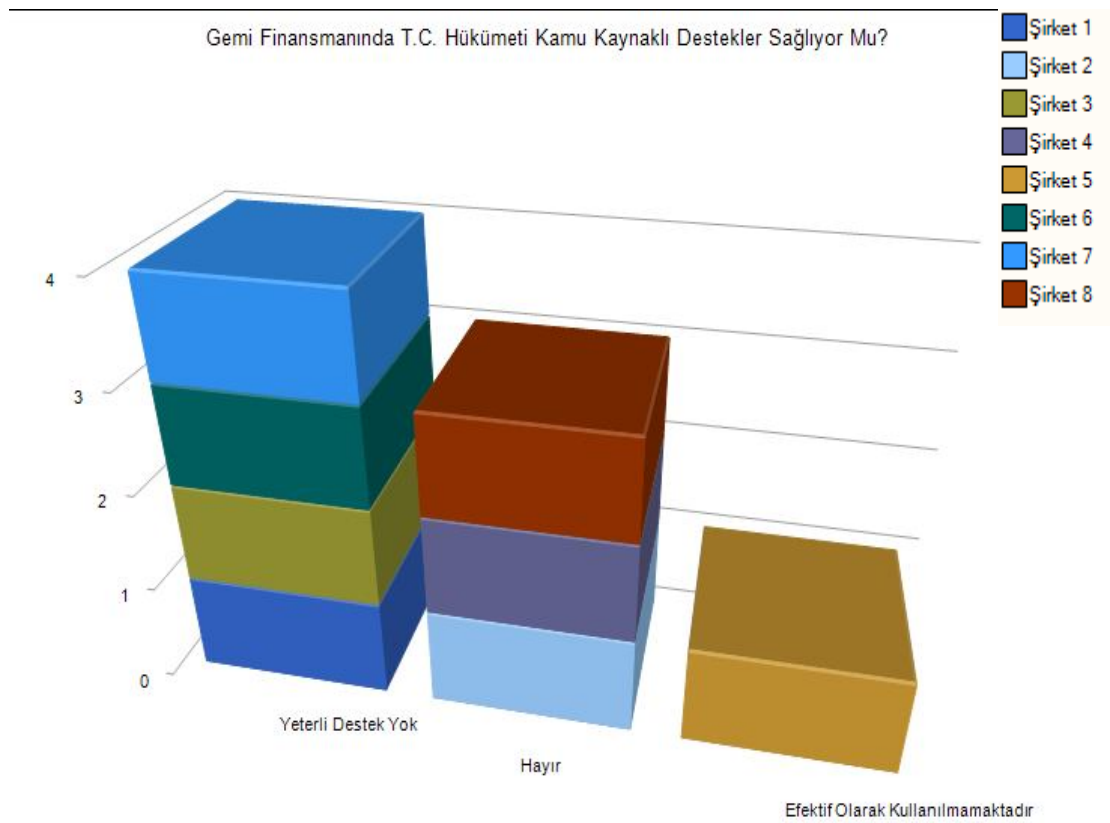
*SORU 21. Gemi satın alımlarının finansmanında sat- tekrar kirala (sale and lease-back) olanaklarından yararlanıyor musunuz?*



Şekil 4. 21: Gemi Alımlarının Finansmanında Sat Tekrar Kirala Yönteminin Kullanımı

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 21’de gösterilmektedir. Şekil dikkatli biçimde incelendiğinde, bu finanslama yönteminin ülkemizde neredeyse hiç kullanılmadığı anlaşılmaktadır.

*SORU 22. Gemi finansmanında T.C. Hükümeti kamu kaynaklı destekler sağlıyor mu?, Sağlıyorsa bu destek(ler)'in kaynakları nelerdir ve siz yararlanıyor musunuz? (Sübvansiyon, Hibe, Destek Kredileri, Merkez Bankası Reeskont Kredileri, Yatırım ve Döviz Kazandırıcı Hizmetleri Teşvik Fonu ve Maliye Bakanlığı GİSAT Fonu ve benzerleri)*

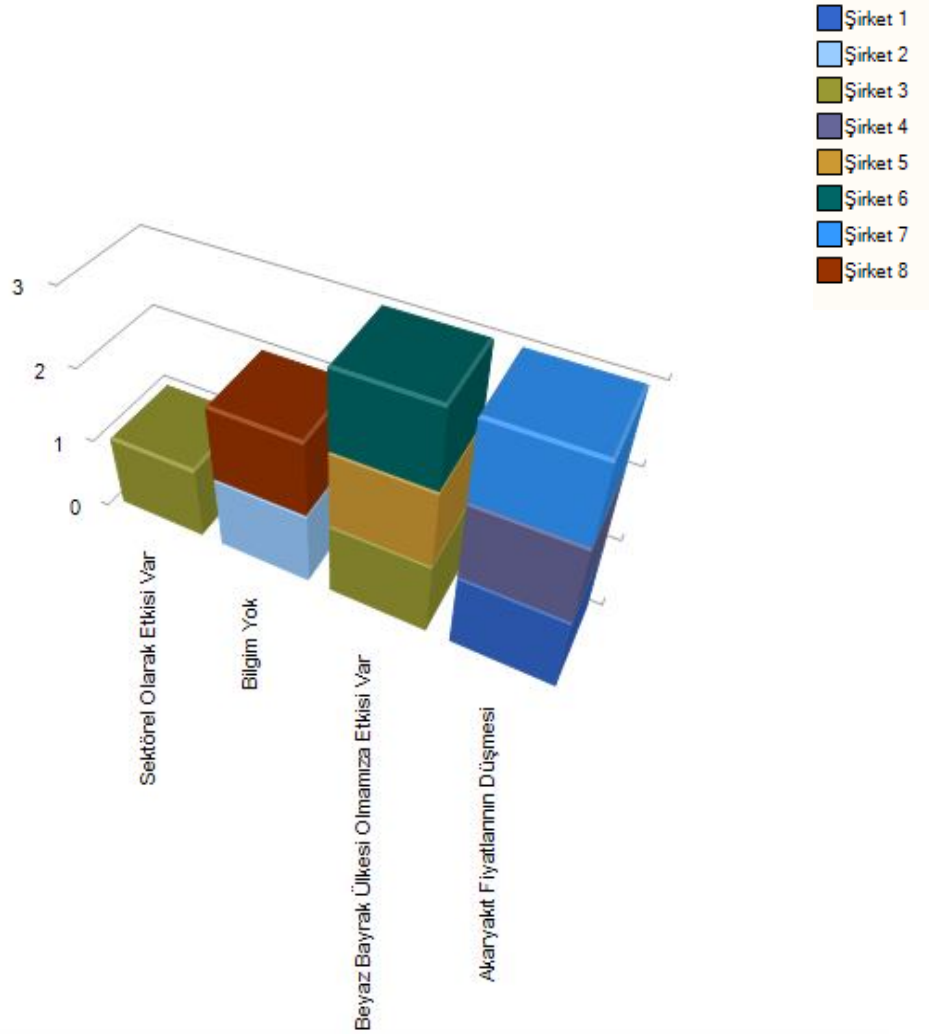


Şekil 4. 22: Gemi Alımlarının Finansmanında Kamu Kaynaklı Desteklerin Kullanımı.

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 22’de gösterilmektedir. Şekil dikkatlice incelendiğinde, ankete katılan firmaların etkili bir kamusal destek sağlanmadığını ifade ettikleri görülmektedir. Katılımcı firmalardan bazıları, geçmiş dönemlerdeki teşvik sistemlerinin daha etkin olduğunu ifade etmişlerdir.

*SORU 23. Türkiye’de denizcilik ile ilgili bakanlık düzeyinde bir örgütlenme 2011 yılında gerçekleştirilmiştir. Bu oluşumun gemi finansmanında olumlu etkileri oldu mu?*

Türkiye'nin 2011 Yılında Denizcilik İle İlgili Örgütlenmesinin Gemi Finansmanına Olumlu Etkileri

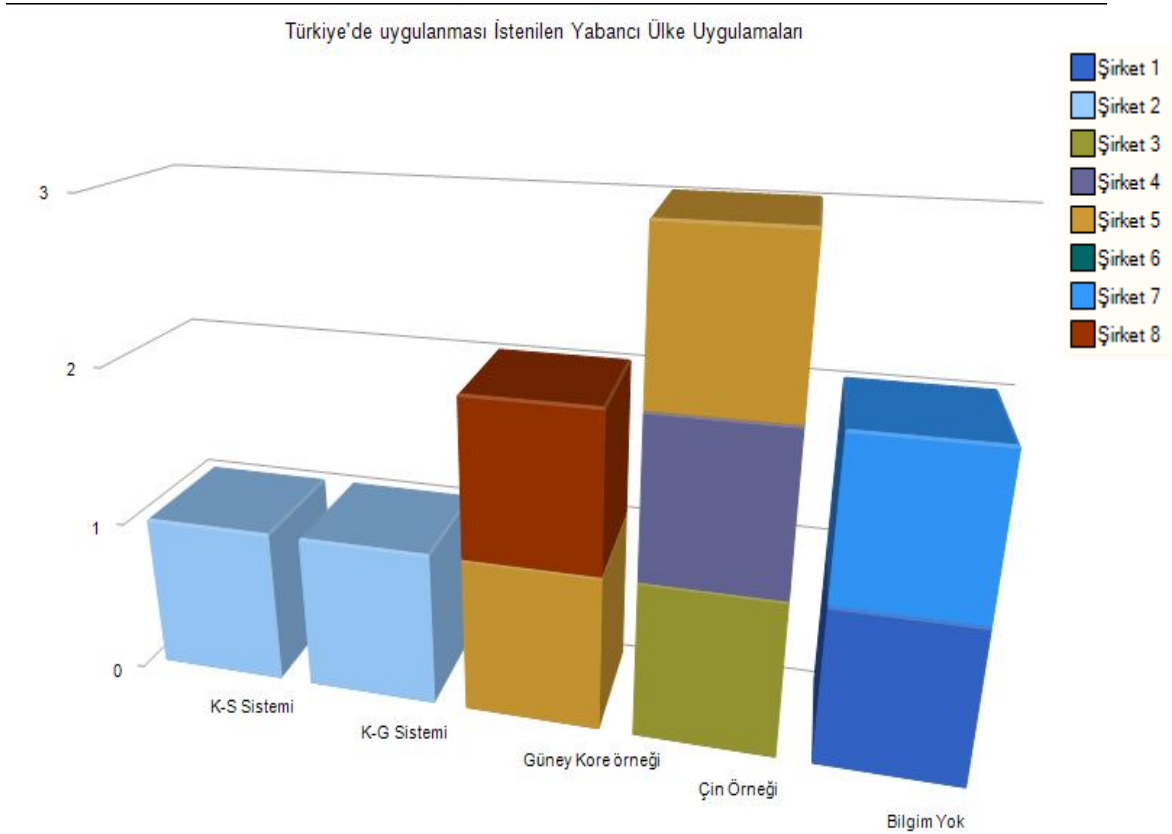


Şekil 4. 23: Türkiye'nin Denizcilik İle Örgütlenmesinin Gemi Finansmanına Etkileri

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 23’de gösterilmektedir. Şekil incelendiğinde, ankete katılan firmalar, 2011 yılında bakanlık düzeyinde gerçekleştirilen örgütlenmenin bazı olumlu sonuçlar vermeye başladığını ancak finansal anlamda henüz doğrudan bir etki sağlamadığını belirtmişlerdir. Türkiye, 2009 yılında kara listeden çıkarak Beyaz

Bayrak listesine dâhil olmuştur. Bakanlık, bu listede kalıcı olunması için yapısal düzenlemelere gitmiştir. Ayrıca, gemilerde kullanılacak akaryakıt için vergisel avantajlar içeren düzenlemeler de yine bakanlığın çalışmaları ile mümkün olmuştur. Bu uygulamaların bakanlık düzeyinde örgütlenmenin dolaylı da olsa olumlu sonuçları olduğu düşünülmektedir.

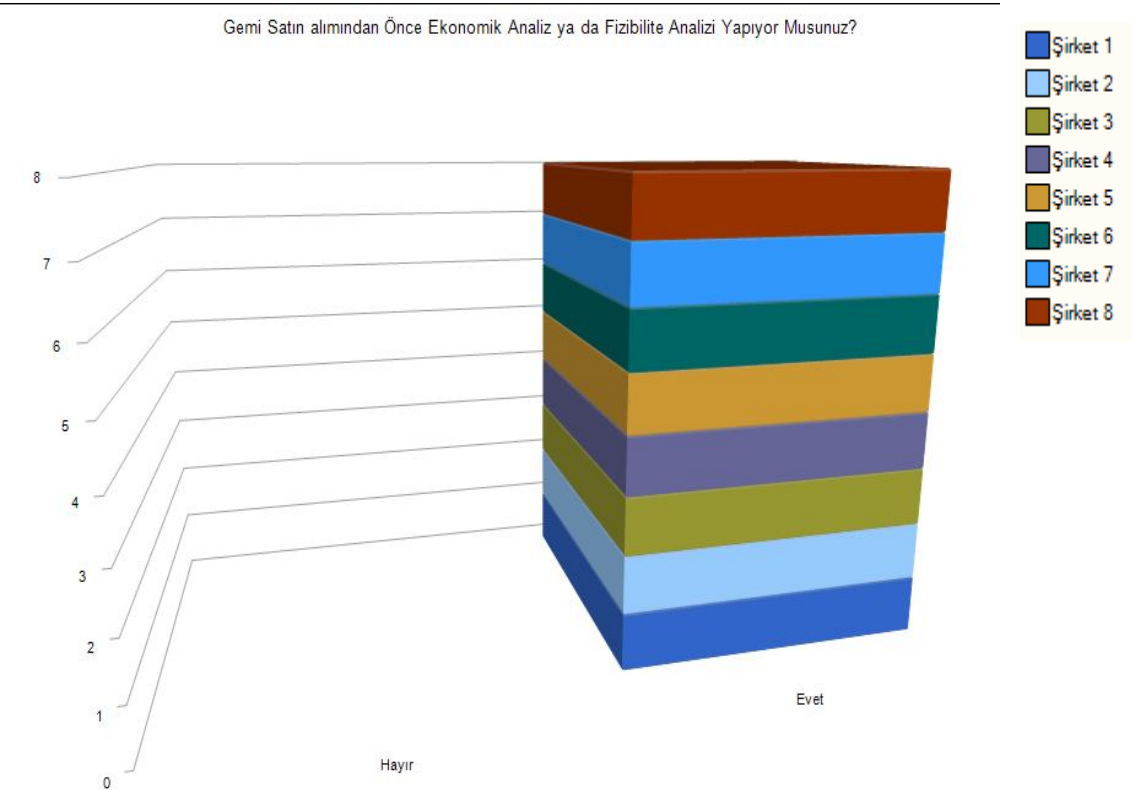
*SORU 24. Günümüzde pek çok gelişmiş ülkede gemi finansmanında özgün yöntemler kullanılmaktadır. Bu yöntemler, ilgili ülkelerin ticarî filolarında artışlar sağlamış, rekabette üstünlük yaratmıştır. Türkiye'nin örnek almasını istediğiniz yabancı ülke uygulamaları (örneğin, Almanya'da K/G sistemi, Norveç'te K/S sistemi) var mıdır?*



Şekil 4. 24: Türkiye'de Uygulanması İstenilen Yabancı Ülke Uygulamaları

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 24'te gösterilmektedir. Şekil dikkatlice incelendiğinde, ankete katılan firmaların Uzakdoğu ülkelerinden örnekler verdikleri görülmektedir. Bununla beraber, KG ve KS sistemleri hakkında, sektörde bir farkındalık vardır. Özellikle, Çin Hükümeti'nin uygulamaları tâkip edilmektedir. Çin, deniz taşımacılığında önemli bir ülke olmakla beraber, ticarî filosunun yaşı açısından tatminkâr bir noktada değildir. Bu durumu tersine çevirmeye çalışan Çin Hükümeti, gemicilik şirketlerine, hurda indirimi kapsamında ciddi destekler sağlamaktadır. Benzer uygulamaların Güney Kore hükümeti tarafından da sağlandığı belirtilmektedir. Görüşülen firmalardan edinilen bilgiye göre, ülkemiz firmaları da, Deniz Ticaret Odası kanalıyla konuyu sürekli gündeme getirmektedir. Ancak, henüz sonuç alıcı bir adım atılmadığı beyan edilmektedir.

*SORU 25. Gemi satın alımından önce ekonomik bir analiz, ya da fizibilite analizi yapıyor musunuz?*



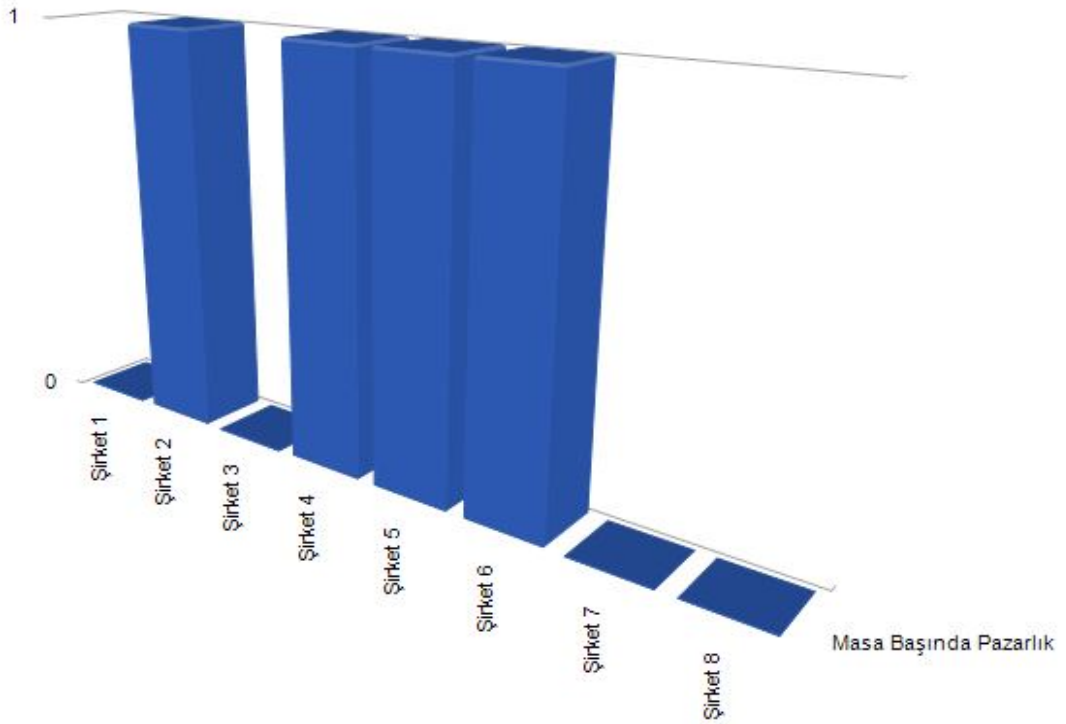
Şekil 4. 25: Gemi Satın Alımı Öncesi Ekonomik yada Fizibilite Analizi Yapımı.



Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 25’de gösterilmektedir. Şekil incelendiğinde görülmektedir ki, ankete katılan firmalar, gemi alımlarından önce bir fizibilite analizi yapmaktadırlar.

*SORU 26. Aldığınız yabancı kaynağın komisyon ve masrafları hakkında bilgi verebilir misiniz? Tahsil edilen bu masrafları nasıl değerlendiriyorsunuz?(kaynakların türüne göre masrafları kıyaslayabilirsiniz)*

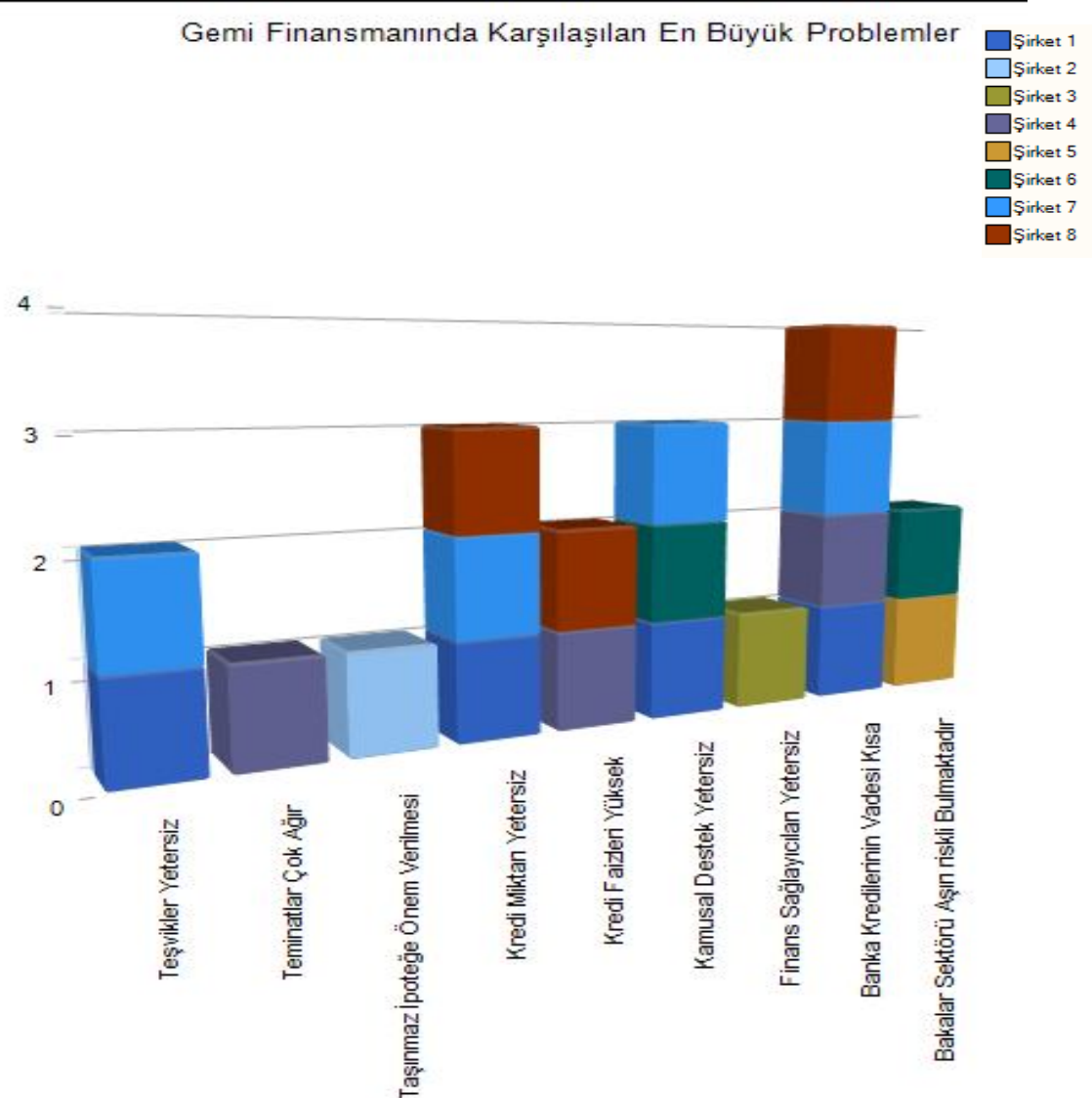
Yabancı Kaynağın Masraflarının Belirlenme Şekli



Şekil 4. 26: Yabancı Kaynağın Masraflarının Belirlenme Şekli.

Bu soruya verilen cevaplar, Şekil 4. 26'da gösterilmektedir. Ankete katılan firmalar, kredilerle ilgili masraf ve komisyonların, karşılıklı görüşülerek, pazarlık yapılmak suretiyle belirlendiğini beyan etmişlerdir. Dosya masrafları, gemiler için yapılan ekspertiz bedelleri, sigorta primleri, teminat mektubu için alınan komisyonlar, akreditif kredilerinde tahsil edilen komisyonlar, keşif komisyonları, istihbarat bedelleri ve benzeri kesintiler üzerinde uzlaşının mümkün olduğu anlaşılmaktadır. BSMV ve KKDF gibi vergisel kesintiler ve fon payları bu pazarlıklara tâbi değildir.

*SORU 27. Sizce Türkiye'deki mevcut gemi yatırımları finanslamasının hâlihazırdaki durumunun zayıf ve üstün yönleri nelerdir?*



Şekil 4. 27: Gemi Finansmanında Karşılaşılan En Büyük Problemler.

Bu soruya verilen cevaplar Şekil 4. 27’de gösterilmektedir. Şekil dikkatlice incelendiğinde, firmaların bu soruya vermiş oldukları yanıtlar adeta, çalışmanın bir özeti gibidir. Çeşitli hususlar vurgulanmıştır. En çok şikâyet edilen hususlar, kredi faizlerinin yüksek olması; vade yapılarının kısa oluşu; devlet desteğinin ve teşviklerin istenilen seviyede olmamasıdır. Bir başka sorun olarak da, denizcilik sektörünün finanse edilmesi ile ilgili uzman kuruluşların bulunmamasına değinilmiştir.

#### **4.5.2. Bankalarla Yapılan Görüşmeler**

Çalışmanın bir amacı da, Türkiye’ de denizcilik sektörüne kredi veren kuruluşların uygulamaları hakkında bilgi edinmektir. Bu amaçla, firmalarla yapılan görüşme sonuçları dikkate alınmış ve bunların ışığı altında sektöre kaynak aktaran ticarî bankalarla görüşmeler yapılmıştır. Mülâkat formları, yerinde görüşülerek doldurulmuştur. Bankalara, sektör hakkında ayrıntılı bilgi vereceği düşünülen 25 soru sorulmuştur. Sorular, malî ve bankalara özgü konularla da ilgili olduğundan tüm soruların cevaplanmasının zorunlu olmadığı hatırlatılmıştır. Bankaların tamamı, yanıtların hiçbir şekilde başka kurumlar, ya da kişilerce paylaşılmaması ve çalışmada kendi isimlerinin belirtilmemesi yönünde talepte bulunmuşlardır. Bu nedenle, çalışmaya iştirak eden bankalar; “Banka 1, Banka 2...” şeklinde betimlenmişlerdir.

Çalışma için sekiz ticarî banka belirlenmiştir. Ancak, bu bankalardan beşi yanıtları yazılı bir şekilde vermeyi kabul etmişlerdir. Sektör hakkında bilgi alabilmenin zorluğu, tıpkı firmalarda yaşanan zorluklar gibi, burada da kendisini göstermiştir. Anket talebimize olumlu yanıt veremeyen bankalar: “HSBC”, “Bank Asya” ve “Halkbank” tır. HSBC, yapılan yazılı müracaatımıza dahi yanıt vermemiştir. Bank Asya; çalışmaya katılabileceğini beyan etmekle beraber, aşırı iş yoğunluğu gerekçesiyle talebimizi karşılıksız bırakmıştır. Halkbank ise, bir kamu bankası olması nedeniyle tercih edilmiş ancak, gerekli bilgi alınamamıştır.

Bankalar bilgi vermek konusunda genelde oldukça isteksiz davranmışlardır. Buna gerekçe olarak, iş yoğunluğu, enformasyon yetersizliği, bu konuda yeterli örgütlenmelerinin olmadığı hususlarına işaret etmişlerdir. Yine, bankaların birbirleri ile ilgili gelişmeleri bir casus gibi izlemeleri nedeniyle, bankalar dışarıdan gelen kişilere kapılarını açmakta isteksizdirler.

Bankalara yöneltilen sorular ve yanıtları aşağıda belirtilmiştir. Bu yanıtlar, firmalardan elde edilen bilgilerle kıyaslanarak yorumlanmıştır.

*Soru 1. Denizcilik sektörüne verdiğiniz kredilerin toplam kredileriniz içindeki payı nedir?*

**Banka 1.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Yaklaşık %4 seviyelerindedir.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Bankaların gizli tutmak istedikleri bilgilerden biri olarak toplam kredi içindeki denizcilik sektörüne ayrılan pay hakkında bir banka hariç yanıt alınamamıştır.

*Soru 2. Denizcilik sektörünü fonlama yöntemleriniz nelerdir?*

**Banka 1.** Kredi vererek finanse ediyoruz.

**Banka 2.** Nakit ve Gayrinakit kredi vererek fonluyoruz.

**Banka 3.** Kredi ya da iştirakler üzerinden Leasing veya köprü kredisi veriyoruz.

**Banka 4.** Kredi şeklinde finanse ediyoruz.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Bankaların nakdi ve gayri nakdi kredi şeklinde sektörü finanse ettiği anlaşılmıştır. Nakdi krediler, muhtelif vadeli, donatım ve yatırım için verilen, yani duran varlık finansmanında kullanılan kredilerdir. Gayrinakdi kredilerin bankacılık sektöründeki iki uygulanış biçiminden biri Akreditif Kredileri açmak, diğeri ise, Teminat Mektubu vermektir. Bankalardan alınan bilgiye göre, verilen gemi siparişlerinde, geminin ana ekipmanı, makine, motor ve diğer teçhizatlarının finansmanında teminat mektupları kullanılabilir. Bu tür parçalar, genelde yurtdışından tedarik edilebildiği için, ülkemiz dışındaki banka ve donanım sağlayıcılara hitaben, firmalar lehine teminat mektupları düzenlenebilmektedir.

*Soru 3. Denizcilik sektörüne verdiğiniz finansal desteğin kaynağı ağırlıklı olarak yerli mi, yoksa yabancı mıdır?*

**Banka 1.** Ağırlıklı olarak yerli kaynaklardan sağlanmaktadır.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Bankanın kendi kaynaklarından sağlanmaktadır.

**Banka 5.** Doğrudan bu sektör için kredi birimimiz yoktur. Proje kredisi bazında destek sağlıyoruz.

**Değerlendirme:** Bankaların, denizcilik sektörüne aktardığı fonların ağırlıklı kısmı, mevduat ve benzeri şekilde sağladığı kaynaklardan karşılanmaktadır. Banka 5 olarak kodlanan finansal örgüt, sistem içinde doğrudan gemi alımı için finansal destek sağlamadıklarını ancak bu tür kredilerin “Proje Finansmanı” koşullarını sağlaması halinde, değerlendirmeye alındığını beyan etmiştir.

*Soru 4. Denizcilik sektörüne verdiğiniz kredilerin vadesi nasıldır?*

**Banka 1.** Sektöre verdiğimiz kredilerin vadesi 8- 10 yıl arasında değişmektedir.

**Banka 2.** Projeye göre değişmektedir.

**Banka 3.** 3- 10 yıl arasında değişmektedir.

**Banka 4.** Ağırlıklı olarak orta ve uzun vadelidir.

**Banka 5.** Sektöre özel kredimiz olmadığı için özel bir sınırlamamız yok. Ancak bu tür kredilerin vadeleri, sektörün özelliğine göre farklılık arz eder.

**Değerlendirme:** Bankacılıkta, vadesi 2 yıla kadar olan krediler kısa (kasa kolaylığı sağlamak için verilen işletme kredileri), 2- 5 yıl arası krediler orta ve 5 yıldan uzun vadeli tahsis edilen krediler uzun vadeli olarak adlandırılır. Donatım ve Yatırım, yani duran varlık finansmanı için verilen krediler, orta ve uzun vadelidir. Bu teamül gereği bankaların, denizcilik sektörünü 3- 10 yıl arası kredilerle finanse ettiği öğrenilmiştir.

*Soru 5. Denizcilik sektörüne verdiğiniz kredilerin koşulları (teminatları) nelerdir?*

**Banka 1.** Gemi ipoteği, kira ve gemiye ait tüm gelirlerin temliği, gerekli görüldüğünde diğer ipotek bazlı teminatlar ve H&M sigorta temliği (H&M Sigorta: Gemilerin tekne ve makine risklerini teminat altına almaya yönelik olarak yerli ve uluslar arası piyasalardan en uygun fiyat ve şartlarla teklif alınmaktadır. Teklifler gemilerin yaşına ve tonajına bağlı olarak alınmaktadır. Bu koşullarda yapılan tekne ve motor sigortalarına H&M sigorta denilmektedir).

**Banka 2.** Proje ve firmanın finansal yapısına göre değişir.

**Banka 3.** Gemi ipoteği, Kefaletler, Time Charter (Armatör- gemi sahibi- taşıyan; navlun karşılığında, geminin tamamını ya da bir bölümünü taşıtana tahsis eder, eşyayı denizde taşımaya taahhüt eder. Buna Charter sözleşmesi denir. Buradan doğan hakların temlik de finansörler için teminat teşkil edebilmektedir. (Canbek, 2006: 99)

**Banka 4.** Firmanın, grubun finansal yapısına göre değişmektedir.

**Banka 5.** Proje kredisi bazında değerlendirdiğimizi düşünürsek, İpotek, İşletme Rehni, Finans Hakları Temliği, Menkul Kıymet Rehni.

**Değerlendirme:** Bankaların, denizcilik sektörünü finanse ederken en çok tercih ettiği asli teminatın Gemi İpoteki olduğu anlaşılmıştır. Bunun yanında, geminin geleceğe dönük elde edeceği alacak haklarının temlik edilmesi, yapılan sigortaların temlik edilmesi yine tercih edilen teminatlar arasındadır. Munzam teminat olarak da, farklı taşınmazlar ve menkul değer rehinleri alınabildiği görülmüştür.

*Soru 6. Denizcilik sektörüne verdiğiniz kredilere ilişkin yasal düzenleme varmı?, Varsa nasıl?*

**Banka 1.** Genel Bankacılık Mevzuatı yanında TTK'nın denizcilikle ilgili bölümleri ve bazı durumlarda yabancı ülke mevzuatları.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Özel bir yasal düzenleme yoktur. Teminatlar (teminatların hukuki durumu) konusunda farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki, gemilerin çoğu yurtdışı sicillere kayıtlı olduğu için alınan gemi ipotekleri de ilgili ülkelerin hukuk düzenlerine göre

alınıyor, teminatlar da aynı şekilde fakat krediler yurt içinden olunca her bir kredi için ayrı sözleşme yazılması gerekiyor. Sigorta ile ilgili de farklılıklar var. Teminata alınan gayrimenkulun sigorta poliçesinde “Dain-i Mürtehin” bankamız olması gerekmektedir. Bu sektörde ise böyle bir durum yoktur. Yurtdışında yapılan sigortalarda sigorta alacağı temlik ediliyor. Bu işler, her biri kendi alanında uzmanlık gerektirir ve sözleşmeleri hukuk müşavirlikleri düzenler.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Denizcilik, özellikle de deniz ulaştırması, uluslar arası boyutlu bir iştir. Firmaların sektörde faaliyet gösterebilmesi için uymak zorunda oldukları kurallar, hem yurtiçi hem de yurtdışı mevzuat kaynaklarına ve uluslar arası teamüllere uygun olmak zorundadır. Sadece kabotaj hattımızda taşımacılık faaliyetinde bulunmadığımız için bu bir zorunluluktur. Bu yüzden, bankaların hukuk müşavirlikleri işbirliğiyle, işleyişi mevzuat hükümlerine uygun bir yapıda sürdürebildikleri öğrenilmiştir. Bazen, her denizcilik firması için ayrı sözleşmeler yazılması sözkonusu olabilmektedir.

*Soru 7. Denizcilik sektörüne verdiğiniz kredilerden elde edilen kâr, tüm kredilerinizden elde ettiğiniz kârın ne kadarlık kısmını oluşturmaktadır?*

**Banka 1.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Yeterli veri elde edilememiştir.

*Soru 8. Denizcilik sektörüne verdiğiniz kredilerin geri dönüşleri ile ilgili bilgi verir misiniz?*

**Banka 1.** Bankamız, bu tür kredilerle ilgili genel bir sorun yaşamamaktadır.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Çok genel bir cevap olarak bu soruyu yalnızca Banka 1 yanıtlamıştır. Veri elde edilememiştir.

*Soru 9. Şüpheli veya geri dönmeyen alacaklarınızın ne kadarlık kısmı denizcilik sektörüne verilen kredilerden kaynaklanmaktadır?*

**Banka 1.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Yeterli veri elde edilememiştir.

*Soru 10. Denizcilik sektörüne verdiğiniz krediler, ağırlıklı olarak hangi gemi türleri içindir?*

**Banka 1.** Genellikle kuru yük gemileri için kredi kullanıyoruz.

**Banka 2.** Ticari gemiler için kredi kullanıyoruz.

**Banka 3.** Kuru yük, tanker ve nadiren tersane finansmanı.

**Banka 4.** Ağırlıklı olarak küçük tonajlı kimyasal tanker ve kuru yük gemisi finansmanı için.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Ticari filomuz daha çok küçük tonajlı gemilerden oluşmaktadır. Bankalarımızın da karşılaştıkları kredi teklifleri daha çok küçük tonajlı gemiler içindir. Büyük tonajlı gemilerin finansmanı ağırlıklı olarak yurtdışından sağlanmaktadır. Firmalarla yapılan görüşmelerde tespit edilen durum da bu hususu destekler niteliktedir.

*Soru 11. Taşımacılık endüstrisi içinde denizcilik sektörüne verdiğiniz kredilerin payı nedir?*

**Banka 1.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.



**Banka 4.** Bankamızda bu şekilde bir istatistik tutulmamıştır.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Yeterli veri elde edilememiştir.

*Soru 12. Denizcilik sektörüne verdiğiniz kredilerin ne kadarlık kısmı gemi yatırımları içindir?*

**Banka 1.** Çoğunlukla yurtdışındaki gemi inşa yatırımları içindir.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Ağırlıklı kısmı gemi yatırımları içindir.

**Banka 4.** Büyük çoğunluğu gemi inşasına yöneliktir.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Ülkemizdeki ticari bankaların, denizcilik sektörüne aktardıkları kaynağın daha çok gemi yatırımlarının finansmanına ayrıldığı anlaşılmıştır.

*Soru 13. Yeni bir geminin azami ne kadarlık kısmı tarafınızdan kredilendirilmektedir?*

**Banka 1.** Mevcut konjonktür içinde denizcilik piyasalarında kredilendirme oranının %60'ı geçmemesine gayret gösterilmektedir.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Değişmekle beraber azami %80 seviyelerindedir.

**Banka 4.** Firmaya göre değişiklik göstermekle beraber %60-80 arasındadır.

**Banka 5.** Proje kredilerinde azami %80 oranındadır.

**Değerlendirme:** Firmalarla yapılan çalışmayı da destekler nitelikte, gemi yatırımları için firmalardan minimum %20 sermaye katkısı beklendiği görülmektedir.

*Soru 14: İkinci el bir geminin azami ne kadarlık kısmı tarafınızdan kredilendirilmektedir?*

**Banka 1.** Mevcut konjonktür içinde denizcilik piyasalarında kredilendirme oranının %60'ı geçmemesine gayret gösterilmektedir.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Genellikle %75- 80 aralığındadır.

**Banka 4.** Firmaya göre değişiklik göstermekle beraber %60-80 arasındadır.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Geminin yeni ya da ikinci el olmasının, kredinin tutarında belirgin fark yaratmadığı anlaşılmıştır. Bankaların, ikinci el gemi yatırımlarının da azami %80'ini kredilendirdiği anlaşılmıştır.

*Soru 15. Gemi yatırımları için verdiğiniz kredilerin azami vade süresi nedir?*

**Banka 1.** Her yatırım özelinde değişmekle beraber azami 10 yıldır.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** 10 yıldır.

**Banka 4.** Müşterinin nakit akışına göre değişmektedir.

**Banka 5.** Genelde tüm proje kredilerinde azami 10 yılı geçmek istemiyoruz.

**Değerlendirme:** Yatırıma ve müşterinin finansal değerlerine göre değişmekle beraber gemi yatırımları için verilen kredilerin azami vadesinin 10 yıl olduğu görülmektedir.

*Soru 16. Gemi yatırımları için, yurt dışı müşterilerinize de kredi açıyor musunuz? Varsa, bu müşteriler genelde hangi ülkelerdendir?*

**Banka 1.** Hayır açmıyoruz.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Açıyoruz. Off Shore ülkeler ağırlıklı olmak üzere.

**Banka 4.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Bir banka Off Shore uygulamalarını destekleyen ülkelere kredi verildiğini beyan etmiştir. Bir banka kredi vermedikleri şeklinde beyanatta bulunmuştur. Diğer bankalardan veri elde edilememiştir.

*Soru 17. Gemi yatırımları için finansman sağlamada tecrübelerinize dayanarak önerebileceğiniz modeller var mı?*

**Banka 1.** Özellikle, gemi inşa alanında uzmanlaşmış Uzakdoğu ülkelerinin ihracat sigorta kuruluşlarının kaynakları kullanılabilir.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Gemi inşaları proje finansmanı mantığında yapılmaktadır. Gemi sacının satın alınıp sicile kaydı ile başlayan süreçten gemi teslimine kadar olan tüm aşamalar, eldeki sözleşmelere uygun olarak, projenin yapılışı ile uyumlu bir şekilde finanse edilmektedir. Örneğin, başta makine için akreditif açılıyor, akreditifin vadesi gelince nakit krediye dönülüyor ya da geminin inşasının tüm aşamaları ile kullanılan finansmanı uyumlandırılıyor. Sonunda, eldeki sözleşme ile kredinin kapanacağı bilinmektedir ve tüm bunlar beklenen vadeler içinde yapılmakta, danışman görüşleri ile baştan tevsik edilmektedir. Gemi satın alımı işleri de proje bazlıdır. Geminin asset değeri ile gelirleri orantılı bir şekilde finansman modeline aktarılmaktadır. Gelecek gelir tahminleri ile kredi ödeme süresi belirlenmektedir.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Bir banka, işleyiş hakkında genel bir değerlendirmede bulunmuş bir banka ise Uzakdoğu'daki yatırım stratejilerini izlediklerine dair bilgi vermiştir. Diğer bankalardan veri elde edilememiştir.

*Soru 18. Gemi finansmanı için verdiğiniz kredilerde geminin yeni, ya da ikinci el olması kredinin vade yapısını etkilemekte midir?*

**Banka 1.** Evet, vade yapısını etkiler.

**Banka 2.** Etkilemektedir.

**Banka 3.** Evet etkilemektedir.

**Banka 4.** İkinci el gemilerde geminin yaşına bağlı olarak kredi vadesinin çok uzun olmaması tercih edilmektedir.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** 14. soruda gemi yatırımları için verilecek kredilerde kredinin miktarı açısından geminin yeni ya da ikinci el oluşunun fark yaratmadığı tespit edilmişti. Ancak bu soruya verilen yanıtların gösterdiği üzere, kredinin vadesi açısından geminin yeni ya da ikinci el oluşu fark oluşturmaktadır.

*Soru 19. Yerli ya da yabancı gemi finansman projelerinde Sendikasyon Kredilerine katılımınız oluyor mu?*

**Banka 1.** Hayır, sendikasyonlara dahil olmuyoruz.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Bankalarımızın sendikasyonlara katılmadığı görülmektedir.

*Soru 20. Gemicilik şirketlerine vereceğiniz kredileri kararlaştırırken hangi faktörleri (ölçütleri) göz önüne alıyorsunuz?*

**Banka 1.** Sermaye katkısı, firmanın/grubun mali gücü, gemi tipine göre kısa- orta- uzun dönemli kira beklentileri, teminat yapısı.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Deneyim, geminin piyasa değeri, yaşı, time charter, hangi denizlerde iş yapacağı, sektörün durumu, grubun mali yapısı, nakit akışı gibi unsurlar dikkate alınmaktadır.

**Banka 4.** Sektör tecrübesi, sağlam finansal yapı, projedeki özkaynak oranı, grubun/firmanın diğer gemileri ile birlikte nakit akışı.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Bankaların, gemi yatırımlarının finansmanında, talep sahibi firmanın moralitesi, proje değerine yapacağı sermaye katkısı, kira beklentileri, hangi denizlerde çalışacağı gibi hususları dikkate aldığı görülmektedir.

*Soru 21. Gemicilik firmalarına sağladığınız kredilerin faiz oranları nedir, faiz oranlarını neye göre belirliyorsunuz?*

**Banka 1.** Güncel piyasa koşullarına, kredinin ortalama vadesine, finansman kaynağına ve özkaynak oranına göre.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 5.** Proje kredilerinde faiz oranı, sektöre, firma riskine ve vadeye göre değişiklik göstermektedir.

**Değerlendirme:** Bankalar, bu konuda rakamsal veriden bahsetmemişlerdir. Genel olarak, faiz oranları belirlenirken, ekonomik konjoktüre, vadeye ve firmanın kredibilitesine göre davranıldığını beyan etmişlerdir.

*Soru 22. Gemicilik firmalarına açmış olduğunuz uzun vadeli kredinin maksimum tutarını nasıl (neye göre) belirliyorsunuz?*

**Banka 1.** Yeni inşa edilecek gemiler için tersane ile imzalanan sözleşmedeki gemi bedeli üzerinden, ikinci el gemiler için ise bankamızca belirlenecek bir değerlendirme şirketi tarafından yapılacak ekspertiz değerinin belli bir oranı üzerinden belirlenmektedir.

**Banka 2.** Geminin kazancına bağlı olarak kredi ödeme gücüne göre belirlenmektedir.

**Banka 3.** Nakit akışı, Sponsoru (armatörün) gücü, sektör ve geminin yaşı.

**Banka 4.** 17 soruda yapılan açıklama burası için de geçerlidir.

**Banka 5.** Firmanın ne kadar vadede ne kadar kredi ödeyebileceğini modellerimizde yaptığımız varsayımlara göre belirliyoruz.

**Değerlendirme:** Bu hususta bazı bankaların, geminin tersane maliyeti veya ikinci el ise, tıpkı ikinci el araçlarda olduğu gibi ekspertiz değeri üzerinden hareket ettiği ancak çoğunlukla, firmanın ödeme gücünün de etkili olduğu sonucuna varılmıştır.

*Soru 23. Bankanıza bağlı bir Leasing şirketiniz var mı? Varsa, denizcilik alanında finansman desteği sağlıyor musunuz?*

**Banka 1.** Evet, bir leasing şirketimiz var ve bazen gemi finansmanı yapıyoruz.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Evet, sağlıyoruz.

**Banka 4.** Leasing şirketimiz var ama bu yolla finansman sağlamıyoruz. Sebebi, gemi uluslar arası bir iştir. Bir gemi tutuklanırsa veya olumsuzluk yaşanırsa şirket sorumlu olduğundan diğer gemiler sorun yaşamazın diye, filo sahipleri her bir gemi için ayrı şirket kurmaktadırlar. Leasingde mal bankamıza bağlı leasing firmasının olacağı için en ufak sorunda bankamız leasing şirketinin tüm varlıkları ve işi zora girebilir. Bu durumda bankamız leasing şirketinin, her gemi için ayrı firma kurması gerekmektedir. Bu yüzden leasing yöntemini tercih etmiyoruz.

**Banka 5.** Şirketimiz var ancak finansman sağlamıyoruz.

**Değerlendirme:** Bankaların Leasing şirketlerinin olduğu ancak leasing yoluyla finansmanın tercihinde bütün bankaların aynı duruşta olmadığı anlaşılmaktadır. Banka

4, leasing ile finansmanın, bankanın sermayesine varacak kadar riskler içerebileceğini belirtmiş bu yüzden tercih etmediklerini beyan etmiştir. Banka 1 ve Banka 3, leasing işlemlerini gemi yatırımlarında kullandıklarını diğer bankalar ise şirketleri olmakla beraber leasingle finansman sağlamadıklarını açıklamışlardır.

*Soru 24. Tahvil yolu ile yabancı kaynak sağlamak isteyen gemicilik şirketlerine aracılık hizmeti veriyor musunuz?*

**Banka 1.** Hayır.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Hayır.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Tahvil çıkarma yoluyla deniz ulaştırma şirketlerinin kaynak sağlamadığı daha önce tespit edilmişti. Bankaların da bu konuda destekleyici faaliyetleri olmadığı anlaşılmaktadır.

*Soru 25. Gemi yatırımlarının finansmanı için gerekli olan kaynakları temin etmek amacıyla yurtdışındaki finansal kurumlarla işbirliği yapıyor musunuz?*

**Banka 1.** Evet yapılmaktadır.

**Banka 2.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 3.** Bilgi verilmemiştir.

**Banka 4.** Yapılmamaktadır ancak kontrgaranti verilmektedir. Şöyle ki; gemi inşa aşamasında özellikle makine- ekipman temini için kuzey ülkeleri eximbank kredileri ve GIEK finansmanı bazı işlerde kullanılmıştır. Ama bunu biz değil, firmalar bulup bize getirmektedir, biz teminatını verdik. Yani kontrgaranti verilmiştir.

**Banka 5.** Bilgi verilmemiştir.

**Değerlendirme:** Görüşmeye katılan Banka 1 ve Banka 4 yurtdışındaki firmalarla işbirliği yaptıklarını beyan etmiştir. Zaten teminat mektubu, yurtdışından alınacak gemi donatımı parçaları için verilmektedir. Katılan diğer iki banka, soruya “Hayır” yanıtını verirken bir bankadan veri elde edilememiştir.

*Soru 26. Eklemek istediğiniz diğer şeyler varsa lütfen belirtiniz.*

**Banka 1.** Teşekkürler.

**Banka 2.** Cevap verilmemiştir.

**Banka 3.** Cevap verilmemiştir.

**Banka 4.** Cevap verilmemiştir.

**Banka 5.** Gemi finansmanı ile ilgili proje talebi daha önce gelmişti. Ancak, mevcut hat üzerinde yeni bir geminin işletilmesi, çalıştırılması ile ilgili mevzuata aykırı bir durum olmamasına rağmen belediye ile ilgili bir sorun yaşanabilir düşüncesiyle finansman sağlanmamıştır.



## SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Günümüz koşullarında dünya ticaretinin yaklaşık %90'lık bölümü deniz yolu ile taşınmaktadır. Yaklaşık % 75'i sularla kaplı olan dünyada, düz bir hat üzerinde, minimum enerji ile maksimum yükün taşınmasına imkân tanıyan bu fiziki koşullar, deniz taşımacılığını en çok tercih edilen taşıma yöntemi yapmıştır.

Bir yarımada coğrafi özelliklerine sahip, 8333 km kıyı şeridi ile Türkiye'nin, sahip olduğu bu büyük avantaj, maalesef ki ekonomik göstergelerine yansımamaktadır. Ulaşım sektöründe onlarca yıldır yapılan yanlış tercihler, denizyolu ulaşımının hep geri plânda kalmasına neden olmuştur. Ulaşımında sürekli olarak karayoluna ağırlık verilmesi, demiryolu ulaşımının bile ikinci planda kalması sonucunu doğurmuştur. Oysa ki, gelişmiş ülkelerde demiryolları ile entegre edilmiş bir denizyolu taşımacılık sistemi, ülke ekonomisine sağladığı katkı ve çevreye daha duyarlı oluşları açısından düşünüldüğünde, en rasyonel seçenektir.

Yılda 10 milyar ton civarında yük, farklı çap ve tonajda sayıları 55 bine yakın gemi ile dünya genelinde bir yerden başka bir yere taşınmaktadır. Bu yükün, gemilerle taşınmasından elde edilen gelir ise yaklaşık 500 milyar dolar civarındadır. Ülkeler, sahip oldukları ticarî deniz taşımacılık filoları ile bu rakamdan pay almaktadırlar. Buradaki büyük avantajdan, maalesef, Türkiye, gereği gibi yararlanamamaktadır. Denizcilik, limanları, gemileri, liman bağlantılı demiryolları, gemi adamları, Hinterland'a dahil tüm unsurları ve yan sanayisi ile kapsamlı bir faaliyettir. Bu unsurların her biri özelinde bile, uzmanlaşmış ülkeler, yüksek gelir yaratma kapasitesine sahip olmaktadır. Örneğin, Konya kadar yüzölçümüne sahip Holanda'nın Rotterdam Limanı'nda yıllık yaklaşık 400 milyon ton yük elleçlenmektedir. Nüfusu İstanbul'dan daha düşük olan Yunanistan, büyük kurumsal denizcilik şirketleri ve 200 milyon tondan fazla taşıma kapasitesine sahip gemi filosu ile dünyanın en büyükleri arasındadır. Yunanistan'ın yaşamış olduğu büyük ekonomik krize direnirken belki de en büyük pay, bu sektörde yaratılan gelire aittir. Güneydoğu Asya'nın fakir ülkelerinden olan Filipinler bile, deniz ticaret filolarının ihtiyacı olan gemi adamlarını en fazla yetiştiren ülkedir. Dünya genelindeki ticari filoların gemi adamı ihtiyacının yaklaşık %20'sini Filipinler tek başına karşılamaktadır. Görüldüğü gibi, sektöre, herhangi bir dinamik değerden ilâve katma değer yaratan ülkeler bile bunun karşılığını almaktadırlar.

Türkiye, yukarıda anılan bu dinamiklerin hemen hepsine, tek başına sahip olabilecek potansiyel arz etmesine rağmen, hiçbirinden gereği gibi faydalanamamaktadır.

Denizcilik sektörünün ticarî anlamda yaratacağı büyük geliri fark eden uluslar, bu alanda farklı yöntemler de geliştirmişlerdir. Ticarî filolarının artırılması için tüm kaynaklarını etkin yöntemlerle faaliyete sokup olumlu neticeler almışlardır. Örneğin, Norveç, dünyaya örnek olmuş KS sistemini, Almanya KG sistemini devreye sokmuştur. Brezilya ve Güney Kore sektörde kendi yöntemleri ile önemli işler yapmaktadırlar. Çin Hükümeti, yaşlı filolarını yenilemek için, hurda değerlendirme faaliyetleri kapsamında yeni gemi inşa ve alımlarını önemli ölçüde teşvik etmektedir. Ulusal kaynak birikimlerinin denizcilik sektörüne aktarımında, tasarruf sahibinin riskini minimize eden taraf olarak devlet, önemli görevler üstlenmektedir. Bu da beraberinde, hem üretilen değer tabana yayılması, hem de deniz ticaret filolarının niteliğinin ve sayısının iyileştirilmesi olarak sözkonusu ülke ekonomilerine artı değer şeklinde dönmektedir.

Türkiye, uzun yıllardır, deniz taşımacılık sektöründe kara listede olan bir ülkedir. Ancak, son yıllarda, sektörün iyileştirilmesi için yapılan düzenlemelerle bir takım olumlu adımlar atılmıştır. Bunların neticesinde 2009 yılında kara listeden çıkıp beyaz listeye dahil olunmuştur ve artık beyaz bayrak ülkeleri arasında ismi anılmaktadır. Bununla beraber, Bakanlık düzeyinde bir örgütlenme de 2011 yılında gerçekleşmiştir. Örgütsel düzeyde bu üst seviyede temsil, dünya genelinde de denizciliğimiz hakkında daha olumlu değerlendirmelerin yapılmasını sağlamıştır. Yaklaşık 50 yıllık bir süreyi kapsayan IMO üyeliği, 2013 yılı ile beraber IMO dönem başkanlığı ile en yüksek seviyede görev alınması ile devam etmektedir. Yani, sektörel olarak gerçekleştirilen yapısal değişiklikler, son yıllarda meyvesini vermeye başlamıştır.

Olumlu gelişmeler henüz finansal alanda etkisini göstermemiştir. Türk gemicilik şirketleri, yapacağı yeni gemi yatırımları için, halâ kaynak sorunu yaşamaktadırlar. Bu çalışmada, Türkiye'deki bu kaynak problemi, tüm yönleri ile ortaya konmak istenmiştir. Bu amaçla, hem finansör konumunda olan bankalarla hem de kaynak sorununun birinci dereceden muhatabı, gemicilik firmalarıyla görüşmeler yapılmıştır. Sektör, kapalı yapısı ile sadece TÜİK tarafından açıklanan veriler bazında nicel yöntemlerle irdelenebilir durumdadır. Yapılan çalışmaların pek çoğu, firmalar ve bankaların gerçek problemlerini ve konu hakkındaki fikirlerini ortaya çıkarır nitelikte değildir. Bu yüzden bu çalışma, nitel araştırma yöntemleri ile tasarlanmıştır. Belirli özellikteki firmalar ve bankalarla

yerinde görüşmeler yapılarak, açık uçlu sorularla kendilerini ifade edebilmelerine olanak yaratılmıştır. Bu yöntemin kullanılmasına rağmen, sektörden firma ve bankalara ulaşmak oldukça zor olmuştur. Ulaşılan firmalarla yapılan görüşmeler, yazılı olarak kaydedilmiştir. Bu amaçla firmalarla yapılan görüşmelerde, kendilerine 28 adet soru yöneltilmiştir. Bankalarla yapılan görüşmelerde yöneltilen soru sayısı 25 dir. Gerek firmalar ve gerekse de bankalar, özellikle kendi mâli tablolarını ilgilendirdiklerini düşündükleri sorulara çekinceli yaklaşmışlar, bilgi vermekten kaçınmışlardır. Ancak, sistem ve firmalar özelinde yaşanan sorunlar hakkında sağlıklı veriler elde edilebilmiştir. Firmalardan elde edilen veriler, bir nitel araştırma veri analiz programı olan NVivo 10 programı ile analiz edilmiştir. Bu program sayesinde görüşmelerde sıkça kullanılan kelimeler tespit edilmiş, kodlanmış, geri çağırma opsiyonu sayesinde yanıtlar arasında bir bağ olup olmadığı tespit edilmeye çalışılmıştır.

Program verileri sayesinde tespit edilen hususların en önemlileri şu şekilde sıralanabilir. Öncelikle, Türkiye’ de denizcilik sektörüne yeteri kadar kaynak aktarılamamaktadır. Bankalar açısından sektör halâ yüksek risk ihtiva eden bir özelliktedir. Bu yüzden, bu alana aktarılan kaynak kısıtlı, vade yapısı istenilen düzeyde değildir. Ayrıca, Türk ekonomisinin kendinden kaynaklanan özellikleri yüzünden faiz oranları da oldukça yüksektir. Yüksek kaynak maliyetine sahip Türk bankalarının bu kaynağı yine yüksek faizlerle fiyatlandırması olağandır. Bu yüzden, gemi yatırımlarında, ancak küçük tonajlı ve genelde kuru yük gemileri, Türk bankaları tarafından kredilendirilmektedir. Büyük gemilerin finansmanında yurtdışı bankalar daha aktiftir. Türk Bankalarının sendikasyonlara katılımı da söz konusu değildir. Bu yüzden gemi finanslaması, sınırlı ve yerel düzeyde kalmıştır.

Bir başka husus, Türkiye’de gemicilik firmalarının, sermaye piyasalarından kaynak temin etmemesidir. Bu yolla kaynak sağlamış firma bulunmamaktadır. Yasal olarak bu yol tamamen açık olsa da, sektörün yapısı gereği henüz örnek teşkil edecek bir firma yoktur.

Tahvil çıkarmak suretiyle de kaynak temin edilememiştir. Bunun haricinde, yurtdışında örneği olan Mezzanine finansman yöntemi de hiç kullanılmamaktadır. Görüldüğü gibi, finansmanda, kendimize has bir know how uygulamamız henüz yoktur.

Gemi yatırım projelerinde kamusal destek de, istenilen seviyede değildir. Türk gemicilik firmalarının bu hususta, yurtdışındaki uygulamaları tâkip ettikleri, özellikle

Çin hükümetinin uyguladığı hurda gemilerin yeni gemilerin inşa ve finansmanında bir teşvik unsuru olarak kullanılmasını çok olumlu buldukları anlaşılmıştır. Bu uygulamanın ülkemizde de gerçekleşmesi için konuyu süreli gündemde tuttukları ve ilgili birimler nezdinde sürekli girişimlerde buldukları anlaşılmıştır.

Para ve sermaye piyasalarının gelişmişlik düzeyi yeterli olmadığından, alternatif fonlama yöntemleri de, kaynak tahsisinde birer fırsat olarak değerlendirilememektedir. Örneğin, her bankanın bir leasing şirketi olduğu halde, leasing yoluyla denizcilik sektörüne kaynak aktarımının ciddi bir alternatif olmadığını anlaşılmıştır. Leasing işlemlerine mesafeli yaklaşılmasının temel nedeninin, leasing süresi sona erene kadar, işleme konu olan geminin bankanın mülkiyetinde olması ve gemiden kaynaklanan sorunlarda bankanın risk altına girmesi gösterilmektedir. Sektör firmalarının bu durumda her gemiye ayrı şirket açması leasing işlemlerinden kaynaklanabilecek riski azaltabilir.

Çalışma sonucunda, sektördeki firmaların daha çok küçük çaplı, koster tarzı gemilerin finansmanında ulusal piyasalardan kaynak sağladıkları, büyük tonajlı gemi alımları içinse yurtdışındaki finans çevreleri ile bağlantı sağladıkları anlaşılmıştır. Firmaları yurtdışına yönlendiren nedenler ise, kredi maliyetlerinin daha düşük, vade yapısının daha uygun oluşudur. Ayrıca, ulusal piyasalarda konu hakkında yeterli uzmanlığın olmadığı yönünde bir algılama da mevcuttur. Bu durum da, sektörü yurtdışından kaynak arayışına yönlendirmektedir. Büyük çaplı gemi alımlarının finansmanı için, daha çok İsviçre, Alman ve İngiliz bankalarının tercih edildiği görülmüştür. Bunun yanında Uzakdoğu'dan da finansman sağlayan şirketler olduğu anlaşılmıştır.

Bu çalışma sonuçlarından anlaşıldığı gibi Türkiye'de gemi alımlarının finansmanı için sektöre kaynak tahsisinde ciddi sorunlar yaşanmaktadır. Ülkemizde gemi alımları için gerekli olan kaynağın daha çok yurtdışından sağlandığı anlaşılmıştır. Bu sektörde söz sahibi konumda olan ülkelerin, genellikle kendi çözümlerini ürettiği, kendi piyasalarına uygun yöntemler geliştirdikleri görülmektedir. Bazı ülkelerin, gemi finansmanında uygulamış oldukları özel yöntemler, birbirleri ile de benzeşmektedir. Örneğin, bu çalışmada da açıklandığı gibi Norveç KS ve Alman KG modelleri birbirlerine oldukça benzemektedir.

Bu çalışma sonuçları Türk deniz ticari filosunun hızlı bir şekilde yenilenmesi ve kapasitesinin artırılması için özel finansman yöntemlerinin kullanılmasının faydalı olabileceğini göstermektedir. Özellikle, Alman KG sisteminin Türkiye’de uygulanması daha doğru olabilir. Çünkü bu sistemde, %100 fonlama imkânı bulunmaktadır ve bu finans kaynağının önemli bir bölümü, yatırımcıların katılımıyla sağlanabilmektedir. Türk bankaları, yüksek maliyetle edindikleri kaynağı, diğer sektörlere göre daha riskli buldukları denizcilik sektörüne plase etmekte çekingen davranmaktadırlar. Bilindiği gibi KG sistemi, gemi finansmanı için pekçok kolaylık getiren bir fonlama yöntemidir. Buna göre, Alman hukukuna uygun olarak kurulmuş bir denizcilik şirketinin hisseleri, daha önceden nitelikleri belirlenmiş yatırımcılar tarafından alınmaktadır. Türkiye’de de Almanya’daki gibi, sadece yüksek gelir grubuna dahil kişilerin alabileceği hisselerle sahip olan KG gemi şirketleri kurulabilir. Türkiye’de de kurulacak KG şirketinin sermayesine hisse sahibi olarak katılan ortaklar, bu şirkete sağladıkları fonun önemli bir kısmı kadar vergi muafiyeti elde etmelidirler. Bu vergi muafiyeti oranı, Almanya’da, ödenecek gelir vergisinin yaklaşık yarısı kadardır. Yatırımcı, bu fonlardan almasaydı, kendi mevcut gelirinden zaten yüksek oranlı bir gelir vergisi ödeyeceği için, devletin kendisine önerdiği yöntemi tercih edecektir. Böylece, denizcilik sektörüne aktarılabilecek kaynak, devletin vergi muafiyeti teklifi ile sağlanacaktır. Yatırımcı da, ödemek durumunda olduğu gelir vergisini devletin teşvik ettiği alana yönlendirdiğinde, ayrıca gelir elde etme imkânı da bulacaktır. Çünkü sermayesine dahil olduğu şirketin gemilerinin faaliyetlerinden elde edilen gelirden de hak sahibi konumda olacaktır. Bu şirketlerin hisselerinden almak isteyen yatırımcılar, ortak olacakları şirketlerin gemilerinin sözleşme vadelerine dikkat etmelidirler. Çünkü bu, risk oluşturan bir durumdur. Sözleşme ne kadar uzun olursa, geminin işsiz bekleme süresi o kadar kısa olacağı için, yatırımcının riski de azalır.

KG sistemine fon sağlayacak yatırımcıların, denizcilik sektörü ile ilgili bilgi sahibi olması da gerekmektedir. Denizcilik sektörü, dünya taşımacılık talebinden çabuk etkilenmektedir. Sektördeki arz- talep dengesi, navlun ve dolayısıyla da gemi fiyatlarını doğrudan etkilediğinden, yatırımcı, sermayesine dahil olduğu şirketin gemi adedinin, mevcut piyasa koşullarına uygun olup olmadığını değerlendirebilmelidir.

KG sistemi, yüksek gelir grubuna giren kişilerin fonlarının denizcilik sektörüne aktarılması için geliştirilmiş bir modeldir. Bu yüzden de sisteme dahil olacak kişilerin

Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olması ve KG şirketinin Türkiye’de kurulmuş olması, sistemin işleyişi açısından yararlı olacaktır. Bu, beraberinde, istihdam açısından da olumlu sonuçlar doğurabilecek bir yaklaşım olur.

KG sisteminin Türkiye’de uygulanabilirliğine makro açıdan bakıldığında temel bazı güçlüklerle karşılaşılması beklenmektedir. Türk bankalarının KG sistemi ile sektöre fon aktarabilmesi, Almanya’daki örnekleri kadar kolay gerçekleşebilecek bir uygulama değildir. Çünkü bu sektörün gerektirdiği kredilerin vadesi oldukça uzundur. Almanya’daki tasarrufların vade yapısı Türkiye’den daha uzun olduğu için Alman bankalarının sektörü fonlaması daha kolaydır. Bununla beraber bir diğer güçlük de, Türkiye’de tasarruf oranının düşük düzeylerde kalmasıdır.

Sistemin uygulanabilirliği açısından bir sorun da, Türk bankalarının denizcilik sektörü hakkında yeterli bilgi birikimi ve deneyime sahip olmamasıdır. Alman bankaları ise denizcilik finansmanı alanında ayrı birimler teşkil edecek kadar ihtisas sahibidir. Türkiye’de denizcilik sektörüne bankaların katkısı oldukça sınırlıdır. Kaynak maliyeti yüksek fonların görece olarak daha riskli kabul edilen denizcilik sektörüne aktarılması, Türk bankalarının tercih ettikleri bir uygulama değildir. Oysa ki, KG sisteminin en önemli unsurlarından biri bankalardır. Bankaların, KG sisteminde işlevsel olabilmeleri için devletin de riski paylaşması gerekmektedir. Almanya’da KG fonları, sabit getirili menkul kıymetlere benzer özellikler gösterir. Böylece, fonlarını KG sistemine aktaran tasarruf sahipleri, sağlanan sabit getiri güvencesi ile sisteme daha fazla iştirak edebilmektedir. Türkiye’de de devlet, bir garantör gibi, sektöre aktarılabilecek fonlar üzerinde kazanç teminatı getirebilecek işlev üstlenmelidir. Ayrıca, işin kamusal tarafında Eximbank’ tan da faydalanılabilir. Eximbank’ın faaliyet alanı genişletilmelidir. Bu banka, mevcut durumu itibarıyla gemi inşası için krediler verebilmektedir. Bu kredilerin, ikinci el gemi alımlarında da aktif hale getirilmesi, kamu güvencesi ve desteği ile denizcilik sektörünün finanse edilmesini kolaylaştırabilir.

KG sisteminin Türkiye’de uygulanabilirliği üzerinde belki de en büyük engel, denizcilik şirketlerinin daha çok aile şirketi şeklinde örgütlenmiş olmasıdır. Bu durum, Türk denizcilik firmalarının halka açılmasının önünde de bir engel olarak durmaktadır. Aile şirketleri, firma sermayesinin tamamını kontrol etmek ister. Oysa KG uygulaması, yapısı gereği konsorsiyum benzeri bir yönetim anlayışını gerektirir. Bu durumda, KG

sisteminin bir benzerinin Türkiye’de uygulanabilmesi için, denizcilik şirketlerinin kurumsal bir yapıya bürünmesi ve sermaye piyasalarına entegre olması gerekmektedir.

KG sisteminin Türkiye’de başarılı olabilmesi için denizciliğin bir devlet politikası haline gelmesi gerekmektedir. Türkiye, ulaşım sektöründe, yıllardır deniz taşımacılığını ihmal etmiş, bu alanda verimli politikalar üretememiştir. Denizciliğin mevcut durumu, yıllardır uygulanan hatalı politikaların bir sonucudur. Taşımacılık faaliyetlerinde karayolu taşımacılığı her zaman birinci derecede önceliğe sahip olmuştur. Türkiye, deniz potansiyelinden faydalanamamış, bu alandaki getiriden hep mahrum kalmıştır. Son yıllarda ise bakanlık düzeyinde örgütlenme ile beraber denizciliğin öneminin giderek anlaşıldığı görülmektedir. Beyaz Bayrak listesine dahil oluşumuz, IMO dönem başkanlığının Türkiye’ ye verilmesi olumlu birer gelişmedir. Yaşanan bu olumlu değişiklikler, denizcilik sektörüne daha fazla önem verildiğinin göstergesi olarak kabul edilebilir. Bu olumlu tablodan denizcilik finansmanı sorununun da payını alması Türk deniz ticari filosu için oldukça faydalı olacaktır.

## KAYNAKÇA

- Akdoğan R. (1988): “İngilizce Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü”, İstanbul.
- Akça, E. C. (2006) “Temel Denizcilik Finansmanı”, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Aksu, M. (1987) “Gemi İşletmeciliğinde Yatırım Kararları ve Projelerin Değerlendirilmesi” *İstanbul Üniversitesi İİBF Yayınları*, İstanbul.
- Altuğ, O. (1974) *Deniz Taşıt İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyetlerin Yönetim Yönünden İncelenmesi*, İstanbul.
- Arıkan, R. (2011), *Araştırma Yöntem ve Teknikleri*, Nobel Yayınları, Ankara.
- Artı Değer Danışmanlık (2008) *Denizcilik Sektörü ve Gemi Finansında Yeni Yaklaşımlar*, Bader Konferansı, İstanbul.
- Ataseven, B. (2012) “Nitel Bilimsel Araştırmalarda Veri Kalitesinin Önemi” *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 2012, c.xxxiii, s.2, s:543, 564.
- Ayan, M. ve Baykal, T. (2010) “Uluslar Arası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye’ nin Durumu”, *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 7, Sayı 13, Antakya.
- Aybay. A, Aybay. G, Aybay. R. (1998) *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*” Editör; G. Aybay, Aybay Yayıncılık ve Kültür Hizmetleri Ltd, İstanbul.
- Aymutlu, E. (2007) *Dünyada ve Türkiye’de Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Baki, B. (2004) *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*, Volkan Matbaacılık, Ankara.
- Baran P. (1982) “Dünyada ve Türkiye’de Deniz Taşımacılığının Halihazır Durumu, Sorunları, Geleceği”. *Türkiye’nin Milletlerarası Deniz Ulaştırma Sorunları Semineri Bildirisi*, İAV Yayını, İstanbul.
- Baş, M. (1997) “Deniz Ticaret Deyimleri Sözlüğü ve Kısaltmaları”, 2. Baskı, İstanbul.
- Başbakanlık Devlet Plânlâma Teşkilâtı , “Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007- 2013”, Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.
- Başer, S. Ö. (1998) *Türk Deniz Ticaret Filosunun Makroekonomik Analizi*, Çağdaş



- Denizcilik Stratejileri İşletme Yönetimi Yaklaşımı, Editörlü Yayın, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir.
- Bengisoy, Y. (1986) *Dünya Gemi İnşa Sanayinde Arz ve Talep Durumu*, Uluslar arası Deniz Taşımacılığı ve Eğitimi Sempozyumu, İstanbul.
- Branch, Alan E. (2007) “*Elements of Shipping*”, 8. Baskı, Routledge, London
- Branch, Alan E. (2008) *Economics of Shipping Practice and Management*, Fourth Edition , J.W. Arrowsmith Ltd, Briston.
- Bruce, George J. (1999) *The Bussiness of Shipbuilding*, LLP Referenc Publishing, London.
- Büyüköztürk, Ş.VD (2008), *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*, Pegem Akademi, Ankara.
- Cable, J. (1981) *Gunboat Diplomacy 1919- 1979*, MacMillan Pres, London.
- Canbaş, S., Doğukanlı, H. (2007) *Finansal Pazarlar, Finansal Kurumlar ve Sermaye Piyasası Analizleri*, Karahan Kitabevi: Adana.
- Canbek, M. (2003) “*Denizcilik ve Havacılık Sektörlerinde Vergi Mevzuatı Kaynaklı Sorunlar ve Öneriler*”, Maliye Bakanlığı Yeterlilik Etüdü Raporu, İstanbul.
- Canbek, M, (2006) “*Taşıma Sözleşmelerinin Damga Vergisi Kanunu Karşısındaki Durumu*”, *Vergi Sorunları Dergisi*, Y. 29, S. 209, ss95108)
- Candemir, Y. (2007) “*Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırma Yenilikler: Dünya ve Türkiye*”, 7. Ulaştırma Kongresi, İstanbul.
- Cerit, A.G., Oral, E.Z., Kişi H. ve Tuna, O. (2007) “*Institutional and Managerial Structure of the Turkish Ports*”, *Port Performance Research Network*, International Workshop, İzmir.
- Ceylan, A. (2008) *İşletmelerde Finansal Yönetim*”, Ekin Yayınları, 4. Basım, Bursa.
- Clarkson Research Services, (2007) *Shipping Sector Report Dry Bulk*, Spring, 2007.
- Coşkun, A. (2003). *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye Ekonomisi*, Atatürkçü Düşünce Dergisi, Sayı:4, Kasım.
- Çakı, S. Ş. (1996) “*Gemi Yatırım Projeleri ve Gemi İşletmeciliğinin Finansmanı*”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Çakıcı, L. (2011) “*Yeni Ekonomik Politikalar Açısından Ulaştırmanın Sektörel Önceliği, Sektörün Sorunları*”, Tabiat, Turizm, Ekonomi, Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkez Yayınları, İstanbul.
- Çakır, M. (2013) “*Nitel Araştırma Gelenekleri, Desenleri Ve Nitel Araştırma Sürecinde*

- Nvivo Kullanmak, Marmara Üniversitesi.
- Çaldağ, Y., Ayanoğlu, Y (2004) “Genel Muhasebe” Gazi Kitabevi, Ankara.
- Çelikkaya, A. (2007). “Tonaj Vergisi Rejimi ve Dünya Ülkelerindeki Uygulaması”, Vergi Sorunları Dergisi, 226(7).
- Çepni, S. (2005). *Araştırma ve Proje Çalışmalarına Giriş*, (2. baskı), Trabzon.
- Demir, V. (2008) Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması, Nobel Yayınevi, Ankara.
- Demirlioğlu, H. (2008) “Türkiye’de Denizyolu Konteyner Taşımacılığı’nın Kombine Taşımacılıkla Geliştirilmesi”, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası, (1994) Deniz Sektör Raporu 1993”, Yayın No: 36, İstanbul.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü 2010 Yıllık Raporu
- Develioğlu, Ferit. (1995) Osmanlıca- Türkçe Ansiklopedik Lügât: Eski ve Yeni Harflerle. Aydın Kitabevi Yayınları, 12. Baskı, Ankara.
- Devlet Plânlama Teşkilâtı (2000) Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001- 2005), Ankara.
- Devlet Plânlama Teşkilâtı, (2006) “9. Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Ankara.
- Dpt (2011). “Denizyolu Ulaşımı” DPT Yayınları, Yayın No: 2730, Ankara.
- Drewry Consultants Ltd. (1998) “*Shipping Finance, a High Risk Low Return Business*”, London.
- DTO Deniz Sektör Raporu (1992 ) *Deniz Ticaret Odası Yayınları*, Yayın No: 29, İstanbul.
- Erel A. ve Ay S. (2012) “*Lojistik ve Yük Taşımacılığı*”, İnşaat Mühendisleri Odası, Teknik Dergi, Ocak 2012.
- Fagerholt, K. Vd. (2010) “*ADecission Support Methodology for Strategic Planning in Maritime Transportation*, Omega Press.
- Geçer, T. (2001) “*Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı*”, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Gek, P. J. (2006). Ship Financing in Singapore, MsC Thesis, Erasmus University, Rotterdam.

- Genç, R. (2009) *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları*, Detay Yayıncılık, Ankara.
- Germanische Shipping, (2007) “Almanya Kommanditgesellschaft Finansmanı Bilgilendirme Notları”, İstanbul.
- Gezgen, K. (2007) “Gemi İnşa Sektörü ve Finansmanı Bilgilendirme Semineri”, İstanbul.
- Gündoğdu, R. (1997). *Bankalarımız ve Ulusal Sektör Denizcilik*, Deniz Ticaret Dergisi, Haziran, İstanbul.
- Güngör, D. (2005) “İstisna Kapsamına Giren ve Girmeyen Deniz Taşıma Araçları”, *Mali Çözüm Dergisi*, Sayı 73, İstanbul.
- Gürdeniz, C. (2014) “*Denizci Bilinci Yok Edilmesi*”, *Aydınlık Gazetesi*, 12 Ocak 2014 tarihli yayın.
- Gürsoy, C. (2000) “*Türkiye’de Barter Ticaretinin Kullanıldığı Sektörler, Bartering 2. Kitap*”, İstanbul.
- Harbalıoğlu, M. (2003) *Uluslar arası Taşımacılık Semineri*, LAM Lynol A. Makzume Vapur Acentalığı, İstanbul.
- Hoyle, B.S., Pinder D.A. (1988) “*Revitalising The Waterfronts*”, Belhaven Pres, London. [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm) (Erişim Tarihi 3. 11. 2012)
- <http://econ.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTDEC/0,,menuPK:476823~pagePK:64165236~piPK:64165141~theSitePK:469372,00.html> (Erişim Tarihi: 12.02.2013)
- <http://unctad.org/en/Pages/About%20UNCTAD/A-Brief-History-of-UNCTAD.aspx> (Erişim Tarihi: 16.10.2012)
- <http://www.balticexchange.com>
- <http://www.comitemaritime.org/History/0,273,1332,00.html> (erişim tarihi: 18.10.2012)
- <http://www.denizticaretodasi.org.tr/DetoPortal/Default.aspx?tabid=28> (Erişim Tarihi: 7.10.2012)
- <http://www.denizticaretodasi.org.tr/DetoPortal/Default.aspx?tabid=28> (Erişim Tarihi: 17.10.2012)
- <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Denizcilik.Cevresi.aspx> (Erişim Tarihi: 20.03.2013)

<http://www.dtm.gov.tr>  
<http://www.dvbbank.com>  
<http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/PLATFORMLAR.php?strAnaFrame=platformlar&strIFrame=platformlar> (Erişim Tarihi: 15. 3. 2012)  
<http://www.fearnleys.com/asset/83/2pdf> (Erişim Tarihi: 05.12.2012)  
<http://www.gemipersoneli.com/bilgibank/araclar.asp> (Erişim Tarihi: 17.3.2013)  
<http://www.greenpeace.org/turkey/tr> (Erişim Tarihi: 25.01.2013)  
<http://www.gumrukticaret.gov.tr> (Erişim Tarihi: 10.10.2012)  
[http://www.hssgm.gov.tr/menu/hizmetlerimiz/gemi\\_adamlari/gemiadamlari.aspx](http://www.hssgm.gov.tr/menu/hizmetlerimiz/gemi_adamlari/gemiadamlari.aspx)  
 (Erişim Tarihi: 10.10.2012)  
[http://www.ics-shipping.org/About\\_ICS\\_&\\_ISF.htm](http://www.ics-shipping.org/About_ICS_&_ISF.htm) (Erişim Tarihi: 17.10.2012)  
<http://www.ido.com.tr>  
<http://www.ido.com.tr/tr/kurumsal/ido-hakkinda> (Erişim Tarihi: 13.10.2012)  
<http://www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/about/soz108.htm> (Erişim Tarihi: 16.10.2012)  
<http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx> (Erişim Tarihi: 15.10.2012)  
[http://www.iso.org.tr/tr/web/statiksayfalar/tesvikler\\_default.aspx](http://www.iso.org.tr/tr/web/statiksayfalar/tesvikler_default.aspx) (Erişim Tarihi: 12.02.2013)  
<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx> (Erişim Tarihi: 06.01.2013)  
<http://www.marinemoneyoffshore.com/node/5757> (Erişim Tarihi 25.04.2013)  
<http://www.marinetraffic.com>  
<http://www.oecd.org/about/history> (Erişim Tarihi: 15.10.2012)  
<http://www.oib.gov.tr>  
<http://www.pirireis.edu.tr/hakkimizda/kurulus-oykusu> (Erişim Tarihi: 7.10.2012)  
[http://www.platou.com/dnn\\_site/LinkClick.aspx?fileticket=4pyOancpros%3D](http://www.platou.com/dnn_site/LinkClick.aspx?fileticket=4pyOancpros%3D) (Erişim Tarihi: 14.02.2013)  
<http://www.samsuntso.org.tr/sayfa/destekler> (Erişim Tarihi: 12.02.2013)  
<http://www.tcdd.gov.tr>  
<http://www.tdi.com.tr/?s=icerikDetay&icerikId=10> (Erişim Tarihi: 03.05.2013)  
<http://www.tdi.gov.tr/?s=icerikDetay&icerikId=10> (Erişim Tarihi: 13. 10. 2012)  
<http://www.tudav.org> (Erişim Tarihi: 13.10.2012)

- <http://www.turklim.org/tr/site/hakkimizda> (Erişim Tarihi: 17.3.2013)
- <http://www.turkloydu.org/TurkLoydu/Turk-Loydu-Hakkinda/Turk-Loydu.aspx> (Erişim Tarihi: 10. 10. 2012)
- [http://www.uncitral.org/uncitral/en/about\\_us.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/about_us.html) (Erişim Tarihi: 16.10.2012)
- [https://www.bimco.org/About/About\\_BIMCO.aspx](https://www.bimco.org/About/About_BIMCO.aspx) (Erişim Tarihi: 18.10.2012)
- Hüseyinzade, M. (2006) “*Deniz Taşımacılığı'nın Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü*”, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- International Transport Forum (2009) National Peer Review: TURKEY. <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/09TurkeySummary.pdf> (Erişim Tarihi: 03.11.2012)
- İMEAK (2007) Deniz Ticaret Odası Eğitim Yayınları, İstanbul.
- İstanbul Ticaret Odası yayınları (2006) Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, Yayın No: 2006- 14, İstanbul.
- Kabasakal, A., Solak, A.O. (2010) “Demiryolu ve Karayolu Ulaştırma Sistemlerinin Ekonomik Etkinlik Analizi”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 10, Sayı 1, Eskişehir.
- Karaarslan, M. Oktay. (2000) *Deniz Sigortalarının Tarihçesi ile İlgili Derleme*, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul.
- Karan, H. (2005) *Uluslar arası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk*, Vedat Kitapçılık, İstanbul.
- Karan, H. ve Karan, G. (2003) *Deniz Ticaret Mevzuatı*, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara.
- Kavussanos, M.G. (2002) “Business Risk Measurement and Management in the Cargo Carrying Sector of the Shipping Industry”. *The Handbook of Maritime Economics and Business* (661-692). London.
- Kaya, F. (2011). *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi*, Beta Yayınları, İstanbul.
- Kayserilioğlu, E. (2004) “*Deniz Taşımacılığı Sektör Profili*”, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Kemp, P. (2005) “*Oxford Companion to Ships and the Sea*”, Oxford University Press, Second Edition, New York.
- Kişi, H. (1998) “*Çağdaş Denizcilik Stratejileri- İşletme Yönetimi Yaklaşımı*”, Dokuz

- Eylül Yayınları, İzmir.
- Koban, E. ve Keser, H.Y. (2010) “Dış Ticarete Lojistik”, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa.
- Korkmaz, O. (2012) “Türkiye’ de Gemi Taşımacılığının Bazı Ekonomik Göstergelere Etkisi”, *Business and Economics Research Journal*, Yıl 3, Sayı 2.
- Koyuncu, İ. Serdar, (2008) *Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Marcus, H. J. (1987) *Marine Transport Management*. Croom Helm Ltd., London.
- McConville, J. (1999) “*Economics of Maritime Transport: Theory and Practice*”, *Institute of Chartered Shipbrokers*, First Edition, London.
- Merriam Webster, (2008) <http://www.merriam-webster.com/dictionary/transport> (1), (14.3.2012)
- Nazlıççek, O. (2004) “Denizcilik Sektörü Tanıtım Raporu”, DTO Yayınları, İstanbul.
- Öztürk, Ö. (2006) “Banka ve Sendikasyon Kredilerinin Denizcilik Sektörünün Finansmanında Önemi ve Bankaların Bu Alandaki Yaklaşımları”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi ABD Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Parasız, İ. (2000) *Modern Bankacılık Teori ve Uygulama*, Ezgi Yayınları, İstanbul.
- Resmî Gazete (23.06.2000) “4490 Sayılı Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanunu”, No: 24088.
- Resmi Gazete (2001) “Yatırımlarda Devlet Yardımları ve Yatırımları Teşvik Fonu Hakkındaki Karar. Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih ve Sayısı: 18.1.2001/24291, Ankara
- Rodrique, J.P., Comtois, C., Slack, B., (2006) *The Geography of Transport Systems*
- Saka, S. (1992) “*Deniz Taşımacılık Sektöründe Taşımacılık Giderlei ve Navlun Piyasasına Etkileri*” İstanbul Üniversitesi İşletme İktisadı Enstitüsü, İstanbul.
- Sarışen, Ş. (2006) *Türkiye Denizcilik Sektöründe Finansman*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Sevimay, H. (1992). *Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü: Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler*, İstanbul
- Seyidoğlu, H. (2003) “Ulusla arası Finans”, Güzem Can Yayınları, Yayın No: 19, İstanbul.

- Sletma, G.K, (1989) “*Shipping’ s Fourth Wave: Ship Management and Vernon’ s Trade Cycles*”, Maritime Policy and Management, Vol. 16, No. 4.
- Smith, A. (1776) *Ulusların Zenginliği*, Cilt 1 (çeviri: A. Yunus ve N. Bakırcı), Alan Yayıncılık, İstanbul.
- Stokes, P. (1993) *Ship Finance- Credit Expansion and the Boom- Bust Cycle*. London.
- Stopford, M. (1997) “Maritime Economics”, Second Edition, TJ International Ltd, Cornwall.
- Sügen, Y. (1995) *Kaptanın Klavuzu*, Beta Yayınları, İstanbul.
- Syriopoulos T.C. (2007), “Financing Greek Shipping”, Research in Transportation Economics, volume 21, Athena
- Şenay, E. (1087) “*Finansal Kiralama*”, Tarihsel ve Güncel Ekonomide Diyalog Dergisi, Ocak Sayısı, İstanbul.
- Şener, B. (2006) “*Kabotaj Hattı Deniz Taşımacılığının Etüdü ve Optimal Gemi Tipinin Belirlenmesi*” Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Şimşek, H., Yıldırım, A. (2011). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Seçkin Yayınları, İstanbul.
- Takan, M. (2002) *Bankacılık Teori Uygulama ve Yönetim*, Nobel Yayınları, İstanbul.
- TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Genel Müdürlüğü,(2010) “Küresel Ekonomik Krizin Deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi”, Ankara.
- TC Başbakanlık Dokuzunca Kalkınma Planı, (2007), 2007- 2013, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.
- Topuz, H. (2010) “*Uluslar arası Deniz Ticarî Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri*”, Beta Yayınları, İstanbul.
- Torun, İ. (2001) *Endüstri Toplumunun Oluşmasında Etkili olan İktisadî ve Sınai Faktörler*, Cumhuriyet Üniversitesi, İktisadî ve İdarî Bilimler Dergisi, Cilt 4, Sayı 1, Sivas.
- Tuna, O. (2001) “Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri:Uluslar arası ve Bölgesel Belirleyiciler”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 3, Sayı 2, İzmir.
- Tümertekin, E. (1987) “*Ulaşım Coğrafyası*”, İstanbul Üniversitesi Yayınları, Yayın No: 2053, İstanbul.
- Türk Loydu (2006) “*Kural Ktamları, Klaslama ve Sörveyler*”, İstanbul.

- Tzavaras, D. (2005) “*Alternative Sources of Raising Capital in Ship Finance*”, Basılmamış MSc Thesis, Erasmus University, Rotterdam
- Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları İktisadi Rapor 2010.
- Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2012). Deniz Ticareti İstatistikleri, <http://denizcilik.gov.tr/dm/yayinlar/istatistik.pdf> (erişim: 20.02.2013)
- Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, <http://www.ubak.gov.tr/> (erişim: 03.08.2013)
- Uzuner, Y. (2011), Aöf, Ünite 9, Niteliksel Araştırma Yaklaşımı, Sayfa 175- 176.
- Uzuner, Y. (2011), *Niteliksel Araştırma Yaklaşımı*, AÖF, Ünite 9. Eskişehir.
- Ülgen, Ü. Can, S. (2003) Gemi İnşaatı I, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Ülgener, Sabri F. (1973) “*Kapitalizmin Tarihi Gelişimi*”, Ak İktisat Ansiklopedisi, Cilt 2, İstanbul.
- White Paper European Transport Policy for 2010: Time to Decide.
- Yercan, F. (1998) “*Maritime Transport Policy of Turkey*”. Transport Policy .
- Yetgin, F. (2001) “*Türkiye’de Finansal Kiralama ve Finansal Kiralama Sektörü*” Batu Tunay (Editörlüğünde), “*Finansal Sistemde Yeni Yönelimler: Türk Finans Piyasalarının Bugünü ve Geleceği*, Beta Yayınları, İstanbul.
- Yıldız, F. (1996) “Gemi İşletmeciliği ve Gemi Yatırım Projelerinin Değerlendirilmesi”, İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İstanbul.
- Yıldıztekin, A (2002) “Lojistiğin İhracattaki Etkisi”, *İhracat Dünyası*, Dünya Gazetesi Eki, Mayıs.
- Yılmaz, F. (2013) “Denizcilik ve Gemi İnşa Sektörü”, Mersin Deniz Ticaret Odası Yayınları, Mersin.
- Yılmaz, M. (2005) *Dünya Ticaret Örgütü Kuralları Açısından Sübvansiyonlar ve Telaflı Edici Tedbirler*, Ankara.



## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Yusuf Ziya ŞİPAL  
Doğum Yeri ve Tarihi : Ankara

### Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Adnan Menderes Üniversitesi, İktisat  
Yüksek Lisans Öğrenimi : Adnan Menderes Üniversitesi, İktisat ABD. İktisat  
Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

### Bilimsel Faaliyetleri :

Özdemir A. ,Şipal Y.Z. ,Ticari Banka Mevduatlarında Menkul Sermaye İradı Gelir Vergisi Kesintisi ve Enflasyon Adaletsizliği ,Yönetim ve Ekonomi Bilimleri Konferansı ,Dilek Dileyici, Özlem Özkıvrak, Serpil Ağcakaya, Tarık Vural ,125 ,Birleşik Matbaacılık ,2009 .

Şipal Y.Z. ,Şenkayas H. ,Ticari Bankalarda Mikro Krediler ,VI. STK lar Kongresi-Çanakkale ,Can Aktan ,320 ,Çanakkale ,2009 .

Şipal Y.Z. ,Bankalarda Yeni Şube Yapılanmaları ve Müşteri Tercihlerine Etkileri- Ampirik çalışma, Nazilli Örneği ,YEBKO- SOBİAD ,Can Aktan ,120 ,İzmir ,2008 .

Yurdakul E.M. ,Şipal Y.Z. ,Aydın İli Bankacılık ve Finansal Sistemi ,Sosyo Ekonomik Değişim Aydın İli Örneği ,Abdullah Özdemir ,Alter Yayıncılık .

Şipal Y.Z. ,Özdemir A. ,Türkiye’de Bankacılık Sektörünün Genel Yapısı ,Atatürk ve Cumhuriyet’e Armağan ,Günver Güneş, Mehmet Başaran ,Adnan Menderes Üniversitesi Yayın ve Basımevi Müdürlüğü ,2009 .

Şipal Y.Z. ,Yurdakul E.M. ,Bankacılığı Küreselleştiren Etmenler, Kriz ve Küresel Bankacılık ,KüreSELLeşme ,Yrd. Doç. Dr. Abdullah Özdemir ,Ezgi Kitabevi ,2009 .

Şipal Y. Z., Cumhuriyet’in İlanından Günümüze Türk Denizciliği’nin Tarihçesi, II. Turgutreis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu, 2013.

### İş Deneyimi

Çalıştığı Kurumlar : Türkiye İş Bankası A. Ş.

### İletişim

e-posta Adresi : sipal@adu.edu.tr

Tarih : 31.01.2014