

**T.C.
NİŞANTAŞI ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TÜRKİYE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN MEVCUT DURUMU,
SORUNLARI VE ÇÖZÜMLERİNE
YÖNELİK TEKLİFLER**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hüseyin SUYABASMAZ

**Enstitü Anabilim Dalı : İşletme
Enstitü Bilim Dalı : İşletme Yönetimi**

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Özgür ERGÜN

MAYIS – 2015

T.C.
NİŞANTAŞI ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ


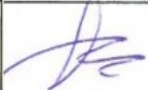

**TÜRKİYE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN MEVCUT DURUMU,
SORUNLARI VE ÇÖZÜMLERİNE
YÖNELİK TEKLİFLER**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hüseyin SUYABASMAZ

Enstitü Anabilim Dalı : İşletme
Enstitü Bilim Dalı : İşletme Yönetimi

Bu tez 18 / 08/ 2015 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği / Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.”

JÜRİ ÜYESİ	KANAATİ	İMZA
Yrd. Doç. Dr. İzzet ERGİLİN	Basarılı	
Yrd. Doç. Dr. Funda YOLUN	Basarılı	
Yrd. Doç. Dr. Onur SUYABASMAZ	Basarılı	

BEYAN

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

Hüseyin SUYABASMAZ

28.05.2015

ÖNSÖZ

Bu tezin yazılması aşamasında, çalışmamı sahiplenerek titizlikle takip eden **Yrd. Doç. Dr. Özgür ERGÜN**'e değerli katkı ve emekleri için içten teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım. Bu vesileyle tüm hocalarıma ve tezimin son okumasında yardımlarını esirgemeyen yakınlarıma teşekkürlerimi bir borç bilirim. Son olarak bu günlere ulaşmamda emeklerini hiçbir zaman ödeyemeyeceğim eşime şükranlarımı sunarım.

Hüseyin SUYABASMAZ

28.05.2015

İÇİNDEKİLER

BEYAN	
ÖNSÖZ	
İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR	iv
TABLO LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÖZET	viii
SUMMARY	ix
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM: DÜNYA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ANALİZİ	5
1.1. Dünya Ekonomisinin Mevcut Durumu:	5
1.2. Dünya Denizcilik Sektörü Analizi:	8
1.2.1. Gemi İnşa Sektörünün Mevcut Durumu:	11
1.2.2. Tankerlerin Durumu:	12
1.2.3. Dökme Yük Gemileri Durumu:	12
1.2.4. Konteyner Gemileri Mevcut Durumu:	13
1.2.5. Kruvaziyerlerin Mevcut Durumu :	13
2. BÖLÜM: TÜRKİYE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN ANALİZİ	15
2.1. Türkiye Ekonomisinin Mevcut Durumu:	15
2.2. Türkiye’de Denizcilik Sektörünün Mevcut Durumu :.....	18
2.2.1. Türkiye’ Denizcilik Sektörünün Gemilere Göre Analizi :	18
2.2.1.1. Türkiye Denizcilik Sektörünün Genel Sayısal ve Tonaj Analizi :	18
2.2.1.2. Denizcilik Sektöründeki Gemilerin Genel Yaş Ortalamaları Analizi :	22

2.2.1.3. Türkiye Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri :	23
2.2.2. Denizcilik Sektörünün Yük Cinslerine Göre Analizi :	24
2.2.3. Gemi İnşa Sanayi Analizi :	25
2.2.3.1. Gemi İnşa Sanayi Analizi :	25
2.2.3.2. Yat İnşa Sanayi Analizi :	31
2.2.3.3. Gemi İnşa Yan Sanayi Analizi :	33
2.2.4. Türkiye Denizcilik Sektörü Limancılık Analizi :	34
2.2.4.1. Liman ve İskelelerin Mevcut Durumu :	34
2.2.4.2. Türk Limancılığının Analizi :	43
2.2.5. Deniz Turizminin Analizi :	45
2.2.5.1. Deniz Turizm Sektörünün Önemli Bölümleri :	47
2.2.5.1.1. Aracı İşletmeciliği :	47
2.2.5.1.2. Marina / Yat Limanı İşletmeciliği :	48
2.2.5.1.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği :	51
3. BÖLÜM: SEKTÖRÜN ÖNEMLİ SORUNLARI VE ÖNERİLER.....	54
3.1. Türk Bayrağından Yabancı Bayrağa Kaçış.....	54
3.2. EXIMBANK Etkinliği :	56
3.2.1. Denizyolu Taşımacılığı (EXIMBANK) :	56
3.2.2. Gemi İnşa Sanayi (EXIMBANK) :	57
3.3. Deniz Taşımacılığı ve Gemi İnşa Sanayisinin Ekonomideki Rolü :	58
3.4. Kamu Kuruluşlarına Ait İthal Taşımalar :	60
3.5. Kruvaziyer Turizmi :	61
3.6. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi :	62
3.7. Denizyolu Yolcu Taşımacılığı KDV İndirimi :	62
3.8. İstanbul Barınma ve Bağlama Yeri İhtiyacı :	63

3.9. Balıkçılık :	63
SONUÇ VE ÖNERİLER	65
YARARLANILAN KAYNAKLAR	69
ÖZGEÇMİŞ	71

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
CFR	: Cost and Freight
CIF	: Cost, insurance and freight
DDU	: Delievered Duty Unpaid
DWT	: Dead weight Ton (Bir geminin taşıyabileceği en fazla yük)
FOB	: Free on Board
GRT	: Gross Ton (Geminin Toplam İç Hacmi)
GSYİH	: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
GT	: Gross Ton (Geminin Toplam İç Hacmi)
IMF	: Uluslararası Para Fonu
ITF	: Uluslararası Ulaştırma İşçileri Federasyonu
MGS	: Milli Gemi Sicili
OPEC	: Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
SGK	: Sosyal Güvenlik Kurumu
T/B	: Türk Bayraklı
TEU	: Twenty Equivalent Unit (20 Feet Ölçülü Konteyner)
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
VLCC	: Çok büyük Hammadde Taşıyıcısı
Y/B	: Yabancı Bayraklı

TABLO LİSTESİ

Tablo 1 : 2014 Gayrisafi Yurtiçi Hasıla rakamları ve 2015 – 2015 GSYH büyüme öngörülleri	6
Tablo 2 : Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre değişimi,Milyon DWT	9
Tablo 3 : Dünya Deniz Ticaretinde Taşınan Yüklere dağılımı, Milyar Ton ...	10
Tablo 4 : Gemi İnşa Teslimatlarının Yıllara Göre değişimi, Milyon DWT	11
Tablo 5 : Gemi İnşa Siparişlerinin Yıllara Göre değişimi, Milyon DWT	12
Tablo 6 : En Büyük Kruvaziyer Gemi Firmaları (1000 GT Üstü)	14
Tablo 7 : GSYH ve Büyüme Hızı	16
Tablo 8 : Ekonomik Büyüklükler	17
Tablo 9 : Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (>1000 GRT).19	
Tablo 10 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (>1000 GRT) ..	20
Tablo 11 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (>1000 GRT)	21
Tablo 12 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalaması	22
Tablo 13 : Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri	23
Tablo 14 : Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi ..	25
Tablo 15 : Faal Durumdaki Tersaneler	28
Tablo 16 : Limanlar	34
Tablo 17 : Limanların Teorik Kapasitesi	35
Tablo 18 : İş Yapma Kolaylığı Sıralaması	36
Tablo 19 : Türkiye Denizcilik İşletmeleri Limanlarının Yıllık Kapasiteleri	39
Tablo 20 : TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri	40
Tablo 21 : Özel Limanlar Listesi	40
Tablo 22 : Yat ve Yatak Sayıları	48

Tablo 23 : T.C. Kùltür ve Turizm Bakanlığı'ndan Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları	49
Tablo 24 : Turizm İşletmesi Belgeli Yat Çekkek Yerleri	50
Tablo 25 : Turizm Yatırımı Belgeli Yat Limanları	50
Tablo 26 : Turizm Yatırımı Belgeli Yat Çekkek Yerleri	51
Tablo 27 : Yıllar İtibariyle Ùlkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları	53

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1 : Teslim Edilen Gemiler (Tonaj-DWT)	26
Şekil 2 : Yıllara Göre Bakım-Onarım Rakamları	27
Şekil 3 : Türkiye Gemi İnşa İstihdam Rakamları	27
Şekil 4 : Dünya 24 metre ve üzeri Yat Siparişleri Sıralaması (Adet)	33
Şekil 5 : Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları	43

Tezin Başlığı: Türkiye Denizcilik Sektörü Mevcut Durumunun Analizi, Sorunları ve Çözümlerine Yönelik Teklifler	
Tezin Yazarı: Hüseyin SUYABASMAZ Danışman: Yrd.Doç.Dr.Özgür ERGÜN	
Kabul Tarihi:	Sayfa Sayısı: ix (ön kısım) + 71 (tez)
Anabilimdalı: İşletme	Bilimdalı: İşletme Yönetimi
<p>Bu tez çalışmasında Türkiye Denizcilik Sektörünün mevcut ekonomik göstergeler ve elde edilen istatistiksel veriler ışığında analizinin yapılarak mevcut sorunlarına yönelik çözüm önerileri ve alınabilecek tedbirlerin ortaya konulması amaçlanmıştır.</p> <p>Ancak Denizcilik Sektörü ile Küresel ve Ülke ekonomisinin ayrılmaz bir bütün olduğu ve birbirlerini doğrudan etkiledikleri gerçeğinden yola çıkılarak sektörün analizinden önce ekonomik bir analize ihtiyaç duyulmuştur.</p> <p>Birinci ve ikinci bölümde Dünya ve Türkiye ekonomisinin analizleri ile denizcilik sektörünün çeşitli kaynaklardan elde edilen verilere göre detaylı bir analizi yapılmış ve mevcut verilere göre ileriye dönük olarak tahminlerde bulunulmuştur. Yapılan analiz kapsamında IMF verileri, düzenli yayınlanan Platou Report verileri, Deniz Ticaret Odası yayınları ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile diğer Bakanlıkların yayınları değerlendirilerek küresel ekonominin ve denizcilik sektörünün analizi yapılmıştır. Çalışmada sektör ile ekonomik göstergeler arasındaki bağlantılar özellikle değerlendirilmiştir.</p> <p>Üçüncü bölümde düzenlenen panellerde konu olan, Devlet Teşkillerinin ileriye dönük planlamalarında bulunan ve Deniz Ticaret Odası tarafından ilgili Bakanlıklara teklif götürülen sorunlar ortaya konarak çözümlerine yönelik teklifler sunulmuştur.</p> <p>Sonuç Bölümünde Türkiye Denizcilik Sektörünün genel bir değerlendirilmesi yapılmış ve önümüzdeki yıllara yönelik tavsiyelerde bulunulmuştur.</p>	
Anahtar Kelimeler: Denizcilik, Sektör, Ekonomi, Taşımacılık,	

Title of the Thesis: Turkish Maritime Sector Status, Problems And Advice for Solutions	
Author: Hüseyin SUYABASMAZ	Supervisor: Assist. Prof. Özgür ERGÜN
Date:	Nu. of pages: ix (pre text)+71 (main body)
Department: Business Administration Subfield: MBA	
<p>In this study, in the light of current economic indicators and statistical data, by analysing The Turkish maritime sector, was conducted solutions to existing problems and measures that can be taken.</p> <p>However, based on the fact that the shipping industry and the global economy are inseparable and directly affect each other, it was needed an economic analysis before analysis of the sector.</p> <p>In the first and the second episode, Global and Turkish Economy and Maritime Sector detailed analysis made by inputs which is obtained from several sources and reveal some projections to the future. In the context of this analysis, periodic Platou Reports, IMF data, Turkish Chamber of Shipping publications and Ministry of transportation, maritime affairs and communications reports and other Ministrys reports reviewed.. The links between economic indicators in the study with the sector, in particular, have been emphasized.</p> <p>In the third episode, sector troubles which are listed in the economic or sector congress and Ministrys future plans or Turkish Chamber of Shipping reports and their proposals for solutions is asserted.</p> <p>In consequence section, Turkish Maritime Sector evaluated generally, and it was made some recommendations for the next years.</p>	
Keywords: Maritime, Sector, Economy, Shipping	

GİRİŞ

Küresel ekonomi için hayati derecede önemli olan deniz taşımacılığı 1900'lerden itibaren modern çağa girilmesiyle ekonominin en önemli unsuru haline gelmiştir. Küresel ölçekteki tüm mal ve hizmet alımlarının üreticiden tüketiciye doğru gerçekleştiği düşünüldüğünde üretici olan gelişmiş ülkeler, zenginliklerinin en önemli kaynağı olan mal ve hizmetleri, bir şekilde tüketicilere ulaştırma zorunluluğundadırlar. İşte tam da bu noktada, denizcilik, günümüz için de en belirleyici faktör olmaktadır. Bu nedenle küresel ekonomi her geçen gün büyümekte ve mal ve hizmetlerin ulaştırılmasında taşımacılık en önemli rolü üstlenmektedir. Maliyetleri düşürmeye çalışan üreticiler, taşımacılığı da mümkün olan en güvenilir, hızlı ve ekonomik şekilde gerçekleştirmek istemelerinden dolayı denizcilik sektörü bütün dikkatleri üstüne toplamış ve alternatif taşıma şekillerine göre üstünlüğü ile en tercih edilen yol olmuştur.

Denizyolu taşımacılığı, doğal olarak dünya coğrafyası için en mantıklı seçenektir. Çünkü, dünyanın 3/4' ü sularla kaplıdır ve bu yüzden bütün coğrafi konumlara denizyolu ile ulaşılabilir. Bunun yanında, hava şartları çok zorlayıcı olmadığı sürece zorlu fiziksel engellerin aşılmasını gerektirmez. Düz bir denizyolu rotası boyunca ve kimi zaman da kanallarla kısalan denizyolu ulaşımı kullanıldığında, zaman ve para tasarrufu sağlayacağı kesindir. Bu nedenle dünya ticaretinin % 90' a yakın bir kısmı, denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir.

Denizyolu taşımacılığının tercih edilmesindeki en temel nedenler şöyle sıralanabilir.

- Denizyolu taşımacılığı ile çok düşük bir maliyetle, kısa zamanda ve bir defada en fazla yükün taşınması mümkün olmaktadır. Gidilecek mesafe uzadıkça denizyolu ile taşıma maliyetleri de düşmektedir. Çünkü, deniz taşımacılığı ile harcanan yakıt gideri, alternatif yollara göre oldukça düşüktür.

- Yerkürenin %75'i sularla kaplıdır ve bu yüzden bazı kara parçaları denizlerle ayrılmış durumdadır. Yani, kara ulaşımı tüm coğrafya üzerinde yapılacak ticaret için mümkün olmamaktadır. Havayolu ise en pahalı yatırım şekli olarak denizyolu ulaşımına göre oldukça maliyetlidir.

- Uluslar arası sorunlarda ve şirketlerin durumlarına göre ülkeler ticarete ve taşımacılığa hava sahalarını ve kara yollarını kapatabilmektedir. Ancak bu gibi durumlarda dahi gemi ulaşımı, uluslar arası sular kullanılarak engelsiz devam edebilmektedir.

- Denizyolu ulaşımı, yakıt tüketimi en az olan yöntemdir. Birim beygir gücü ile yaklaşık olarak Kamyon; 50 kg, Tren; 500 kg ve Gemi; 4000 kg taşıyabilmektedir.

- Birim zamanda en fazla yük yükleme ve boşaltılması denizyolu taşımacılığı ile mümkün olabilmektedir.

Denizcilik sektörünün avantajları diğer ulaşım yöntemlerinden fazla olmasının yanında birtakım dezavantajlar da mevcuttur. Özellikle kısa mesafelerdeki çeşitli yüklerin karayolu ile taşınması denizyolu ile taşımacılığına göre çok daha avantajlıdır. Bunun yanında, karayolu taşımacılığının en önemli avantajı olan ilk yatırım maliyetleri denizyolu taşımacılığına göre çok daha düşüktür. Ancak, en önemli olan kitle halinde taşıma olduğuna göre öncelikle deniz ve beraberinde demiryolu taşımacılığı en avantajlı taşımacılık şekli olmaktadır.

Ancak denizcilik sektörü, daha çok sermaye ve yatırımların yoğun olduğu bir sektördür. Çünkü yüksek miktarda güç üretebilen makine ile cihazlara, yüksek maliyetli iletişim imkanlarına ve eğitimli personele ihtiyaç duymaktadır. Sermaye ve yatırımlara ihtiyaç duyan sektörler genelde ekonomik olarak teşvik alır, piyasaları monopol veya ona çok yakın bir modeldir. İşte bu nedenle de denizcilik sektörü sürekli teşvik almaktadır.

Denizcilik sektörü sahip olduğu tüm bu özelliklerden dolayı küresel ve ülke içi ekonomik göstergeleri etkileyebilen ve doğal sonucu olarak küresel ve ülke ekonomisinden etkilenen bir sektördür. Bu nedenle bu tez çalışmasında denizcilik sektörü analiz edilirken önce küresel ve ülke ekonomisi analiz edilmiştir. Tez çalışmasından da anlaşılacağı üzere 2000'li yıllarda tırmanışa geçen denizcilik sektörü 2008 yılında yaşanan küresel krizden çok ciddi şekilde etkilenmiştir.

Çok saygı duyduğum Emekli Amiral Cem Gürdeniz, bir yazısında, eğitim alanında

denizciliğin ne kadar çok ihmal edildiğinden bahsetmektedir. Belirttiği şekliyle, Türkiye çapında 1970-1995 yılları arasında üniversitelerimizde, 828 Yüksek Lisans, 273 doktora olmak üzere toplam 1.101 tez çalışması yapılmış olmasına rağmen bu çalışmaların içinde, Deniz Jeopolitiği/ Stratejisi, Deniz Harp Tarihi ve Deniz Gücü konularında yapılan tez çalışması toplamı yalnızca 12'dir.

Çalışmanın Konusu :

Denizcilik sektöründe hizmet veren bir personel olarak bugüne kadar yapılan tez çalışmaları içerisinde "Türkiye'de Denizcilik Sektörünün Analizi, Sorunları ve Çözümlerine Yönelik Teklifler" konusunda yapılmış bir çalışma olmadığı tespit edilmiş ve tez çalışmanın konusu olarak belirlenmiştir.

Çalışmanın Önemi :

Tez çalışmasından da anlaşılacağı üzere Denizcilik sektörü yüksek miktarlarda sermayeye, uzun vadeli yatırımlara, küresel ve ülke ekonomisini doğrudan etkilemesi nedeniyle devlet teşviklerine ve politik desteklere ihtiyaç duymaktadır.

Bu nedenle Denizcilik Sektörü çeşitli nedenlerle oluşabilecek ekonomik risk tehditleri altındadır. Bu çalışma ile Denizcilik Sektörünün bir değerlendirilmesi yapılarak çalışmanın, ileriye dönük yapılması düşünülen denizcilik yatırımları konularında faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Büyük ölçekli yatırımlar öncesinde sektörün çok detaylı bir incelemesinin yapılması ihtiyacı her zaman bulunmaktadır. Bu konuda daha önce yapılmış olan bir tez çalışması bulunmadığı dikkate alındığında sektörün değerlendirilmesi konusunda yapılan çalışmanın önemli bir ihtiyacı karşılayacağı değerlendirilmektedir.

Çalışmanın amacı ve yöntemi :

Bu tez çalışmasında Türkiye'nin Denizcilik Sektörünün Analizinin yapılabilmesi hedeflenmiştir. Ancak, denizcilik sektörünün analizinden önce mevcut ekonomik göstergelerin incelenmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenle Dünya ve Türkiye Denizcilik Sektörlerinin analizinden önce mevcut ekonomik göstergeler irdelenmiştir.

Tezin birinci bölümünde Dünya Denizcilik Sektörünün analizinin yapılması hedeflenmiştir. Bu bölümde öncelikle denizcilik sektörü ile doğrudan bağlantılı olan küresel ekonominin mevcut durumu incelenmiş ve neticesinde Dünya Denizcilik Sektörünün analizi yapılmıştır.

Tezin ikinci bölümünde Türkiye ekonomisinin mevcut durumunun analizi yapılarak Türkiye Denizcilik Sektörünün analizi yapılmıştır. Detaylı bir şekilde yapılması arzulanan analiz kapsamında, önce sektörde hizmet veren gemilerin tonaj ve sayısal değerleri, yaş ortalamaları incelenmiş sonra denizyolu ile taşınan yükler analiz edilmiştir. Yapılan çalışmanın bu bölümü denizcilik sektörünün ana unsurlarından olan Gemi İnşa Sanayisi, Limancılık ve Deniz Turizmi analizi ile tamamlanmıştır.

Tezin üçüncü bölümünde ekonominin ana unsurlarından olan denizcilik sektörünün başlıca sorun alanları ele alınarak çözümlerine yönelik teklifler bulunmaktadır.

Yapılan çalışmanın sonuç bölümünde ise dünya ve ülke ekonomisi ile denizcilik sektörümüzün genel bir değerlendirmesi yapılmıştır.

Yapılan çalışma esnasında özellikle bu alanda hizmet veren Uluslar arası Para Fonu (IMF), RS Platou (Uluslar arası Denizcilik Yatırım Bankacılığı) raporları, T.C. Merkez Bankası verileri, Deniz Ticaret Odasının yayınları, Kalkınma Bakanlığı Yıllık raporları, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği verileri, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2003-2013 İstatistik kitapçığı ile TBMM Tuzla Raporu verileri kullanılmıştır. Denizcilik Sektörü kapsamında yapılan istatistikler çok çeşitli, özel ve tüzel kurumlar tarafından yapılmasına rağmen düzenli olarak yayınlanan bir veri tabanı bulunmamaktadır. İncelenen kaynak dokümanlara ait mevcut durumu en doğru şekilde analiz edilebilmesini sağlamak amacıyla 2014 yılı verileri hedef alınmış, 2015 verileri tahmini olarak sunulmuştur. Bu nedenle yapılan çalışma içeriğinde yer alan istatistiksel bilgilerin konu içeriğine uygun olabilecek en günceli olmasına özen gösterilmiştir.

I. DÜNYA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ANALİZİ

1.1. Dünya Ekonomisinin Mevcut Durumu

2008 yılında ABD'de başlayan gayrimenkul piyasası krizi tüm dünyaya yayılmış ve ABD Merkez Bankası parasal genişleme politikası uygulayarak krizin önüne geçmeye çalışmıştır. ABD Merkez Bankasına AB Merkez Bankası da eşlik etmiş ve bir toparlanma sürecine girilmiştir. Bunun sonucu olarak likidite artmış ve Türkiye, Rusya, Brezilya, Endonezya gibi gelişmekte olan ülkelere sermaye girişi yaşanmıştır. Son yıllarda dünya ekonomisine önemli katkı sağlayan Çin'de ise ülke ekonomisinin büyümesinde bir yavaşlama olduğu gözlemlenmiştir. Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olan Çin'deki büyüme, 1990'dan bu yana en düşük düzeyi geçen yıl kaydetmiştir. Yıllık yüzde 7,5'lik büyüme hızını 15 yıldır ilk kez yakalayamayan Çin, 2014'te yüzde 7,4'te kalmıştır [1].

Bütün tedbirlere rağmen küresel ekonomide büyüme hala yavaş, kırılgan ve dengesiz bir yapıdadır. Uluslararası ekonomi kuruluşları tarafından yayınlanan son raporlarda, büyüme tahminleri aşağı yönlü gerçekleşmiştir. Küresel ekonomik göstergelerin yukarı doğru ivmelenebilmesi için petrol fiyatlarındaki düşüşlerin yeterli olamayacağı; düşük petrol fiyatlarının dünya ekonomisine olan etkisinin gelişmekte olan ekonomilerdeki yapısal sorunlar nedeniyle sınırlı kalacağı beklenmektedir. ABD Merkez Bankası ve AB Merkez Bankasının para politikalarında yaşanan normalleşme süreci, genişlemeci para politikasından çıkış göstergesi olarak değerlendirilmiş ve gelişmekte olan ekonomilerden yüksek miktarlarda sermaye çıkışları yaşanmış, bu ülkelerde faiz oranları artmış, borsalar ve ulusal para birimleri değer kaybetmiştir.

Uluslararası Para Fonu tarafından Ocak 2015 ayı içerisinde yayımlanan Küresel Ekonomik Görünüm Raporuna göre 2014 yılında yüzde 3,3 büyüyen dünya ekonomisinin 2015 yılında bir miktar daha ivmelenecek yüzde 3,5 ve 2016 yılında yüzde 3,7 büyümesi beklenmektedir. Ancak tüm bu beklentilere rağmen bu tahminler Ekim 2014 tahminlerinden 0,3 puan aşağıdadır. Petrol fiyatlarındaki azalmanın küresel ekonomi üzerindeki pozitif etkisine ve ABD'nin pozitif etkisine rağmen dünya büyüme oranları aşağı yönlü revize edilmektedir. Bu duruma gerekçe olarak Rusya, Çin, Avro Bölgesi ve Japonya'daki zayıf ekonomik görünüm gösterilmektedir.

Uluslar arası Para Fonu tarafından Ocak 2015 ayı içerisinde yayımlanan Küresel Ekonomik Görünüm Raporuna göre büyüme öngörülleri Tablo 1’de sunulmuştur.

Tablo 1: 2014 Gayrisafı Yurtiçi Hasıla rakamları ve 2015 – 2016 GSYH büyüme öngörülleri IMF (Uluslararası Para Fonu) [2]

	2014	2015	2016
Dünya Ortalaması	%3,3	% 3,5	% 3,7
Gelişmiş Ülkeler Ortalaması	% 1,8	% 2,4	% 2,4
ABD	% 2,4	% 3,6	% 3,3
Euro Bölgesi Ortalaması	% 0,8	% 1,2	% 1,4
Japonya	% 0,1	% 0,6	% 0,8
İngiltere	% 2,7	% 2,6	% 2,4
Kanada	% 2,4	% 2,3	% 2,1
Gelişmekte olan Ülkeler Ortalaması	% 4,4	% 4,3	% 4,7
Rusya	% 0,6	% -3,0	% -1,0
Asya	% 6,5	% 6,4	% 6,2
Çin	% 7,4	% 6,8	% 6,3
Hindistan	% 5,8	% 6,3	% 6,5
Latin Amerika ve Karayipler	% 1,2	% 1,3	% 2,3
Brezilya	% 0,1	% 0,3	% 1,5
Meksika	% 2,1	% 3,3	% 3,5
Orta Doğu, Kuzey Afrika, Afganistan ve Pakistan	% 2,8	% 3,3	% 3,9
Sahra altı Afrika	% 4,8	% 4,9	% 5,2
Nijerya	% 6,1	% 4,8	% 5,2
Güney Afrika	% 1,4	% 2,1	% 2,5

2014 yılındaki ekonomik göstergelere 2008 yılında yaşanan ekonomik kriz sonrası uzun vadeli ekonomik durgunluk, işsizlik oranında gerçekleşen artış ve büyüme hızındaki yavaşlamalar, Orta Doğu’da ortaya çıkan politik riskler ile Rusya ile Ukrayna

arasındaki politik gerginlikler damgasını vurmuştur. Önümüzdeki yıllarda da benzer risklerin devam etmesi öngörülmektedir.

Ek olarak gelişen petrol fiyatlarındaki düşüşler, küresel ekonomi için riskler oluşturmaktadır. Petrol fiyatlarındaki düşüşler, sanayi üretiminin artması için uygun ortam hazırlamasına rağmen, fiyat düşüşlerini durdurmak amacıyla özellikle OPEC ülkelerinin arzı kısıması durumunda küresel ekonomide ciddi daralmalar ortaya çıkabileceği değerlendirilmektedir. Ekonomik göstergelerdeki bu belirsizlikler üretici ve yatırımcıları risk içerisine sokmaktadır. Dolayısıyla, ekonomik olarak belirsizliklere ve dalgalanmalara neden olmaktadır.

Finans piyasalarındaki küresel dalgalanmalar ise belirsizliklerin bir başka sonucu olmaktadır. ABD dolarının değer kazanması ve dolar karşısında gelişmekte olan ülkelerin para birimlerinin değer kaybetmesi bu ülkeler için ciddi enflasyon risklerini gündeme getirmektedir. Buna ek olarak, ABD'nin para politikasını normalleştirme ile ilgili almış olduğu karar ile daha sıkı bir mali ve parasal politikaya geçecek olduğunun sinyalini vermiştir. Dolayısıyla IMF tarafından da 2015 – 2016 yıllarında doların değerinde bir artış beklenmektedir.

Avro alanında ve Uzakdoğu'da devam eden düşük ekonomik durgunluğun belirgin bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Bu durumun sonucu olarak özellikle avro bölgesi ve Japonya'nın dış şoklara çok açık hale geldiği belirtilmiştir.

Gelişmiş ülkelerin en temel ortak sorunu, üretim açıkları ve hedeflenen değerlere ulaşamayan enflasyon oranları, gelişmekte olan ülkeler için ise, hedeflenen enflasyonun üzerinde oranlar, gerekli makroekonomik uygulamak gerçekleştirmek için yetersiz kapasite, petrol üreticisi ülkeler için azalan petrol fiyatlarına bağlı olarak yüksek enflasyon riskleri ve bütün bunların bir sonucu olarak dış şoklara karşı kırılganlık olarak özetlenebilmektedir. Ekonomik göstergeler ve ileriye dönük tahminler incelendiğinde, genel olarak ortaya çıkan tablo yapısal ekonomik ve finanssal sorunlar dikkat çekmektedir. Bu kapsamda, sorunların giderilmesi için yapısal reformların uygulanması zorunlu olarak görülmektedir.

Özet olarak, ABD ekonomisinde toparlanma eğilimi ve Avro Bölgesi ekonomilerindeki bazı pozitif sinyaller gözlenmesine rağmen küresel kriz sonrasında büyümenin temel taşı olan gelişmekte olan ülkelerin büyüme hızlarındaki düşüşler nedeniyle küresel ekonomi zayıf seyrini sürdürmektedir. Bunun yanı sıra, gelişmiş ülkelere ait merkez bankalarının para politikaları uygulamaları küresel finansal piyasalar üzerindeki belirleyici etkisini devam ettirmektedir. ABD Merkez Bankası'nın varlık alımlarını kısa vadede azaltacağına dair beklenti nedeniyle küresel risk iştahı zamanlarda dalgalı bir seyir izlemiştir.

ABD Merkez Bankası'nın bu süreçte izleyeceği çıkış politikası ile orta ve uzun vadedeki faiz artırım süreci uluslararası sermaye piyasaları üzerinde belirleyici etken olacaktır. Önümüzdeki süreçte küresel nakit akışının azalmasının yanı sıra bankaları daha tedbirli olmaya iten yeni ekonomik düzenlemelerin de devreye girmesiyle birlikte gelişmekte olan ülkeler açısından dış finansman imkanlarının dalgalı bir dönem yaşayacağı değerlendirilmektedir.

Bunun sonucu olarak dış finansman şartlarından kaynaklanan olumsuzlukların, gelişmiş ülkelerdeki düzenlemelere bağlı olarak dış ticaret üzerinden gelen olumlu etkiler ile ne derece telafi edilebileceği konusu, gelişmekte olan ülkelerin ekonomik performansını belirleyecek ana etken olacaktır. Bu durumun sonucunda, ABD Merkez Bankası'nın para politikasındaki normalleşmenin gerek ABD gerek Avro Bölgesi'ndeki ekonomik toparlanma ile paralel gidip gitmeyeceği önem arz etmektedir.

1.2. Dünya denizcilik sektörünün analizi :

Global ekonomik kriz tüm sektörleri etkilemesine rağmen denizcilik sektörü diğer alanlardan daha az krizden etkilenmiştir. Sanayi üretim merkezlerinin yer değiştirmesi ve üretimin düşmesi deniz ticaretinin de azalmasına yol açsa da gemi inşa yatırımlarının devam ettiği gözlemlenmiştir. Bu durum krizin geçici olduğu düşüncesi ve yatırımcıların gelecek önem ekonomik durum için iyimser olması ile açıklanabilir. Tablo 2'de deniz ticaret filosunun krize rağmen gelişmeye devam ettiği, gemi teslimatlarının ve yeni gemi siparişlerin kriz sonrasında da önemli seviyelerde devam ettiği görülmektedir. Yeni gemi siparişlerinin 2006 ve 2008 arasında yaşandığı gibi

yüksek olmasa da yeni siparişlerin devam ettiği ve 2013 ve 2014 yıllarında verilen siparişlerin 250 milyon DWT’u bulunduğu görülmektedir.

Tablo 2: Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Değişimi, Milyon DWT [3]

Yıllar	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük	Kombine Taşımacılık	Diğerleri	Toplam
2005	295,0	25,7	318,7	11,6	200,5	851,5
2006	317,7	26,9	340,7	11,6	213,3	910,1
2007	324,7	29,0	363,7	11,2	232,5	971,2
2008	352,3	31,7	387,8	11,2	253,5	1036,5
2009	369,0	34,0	414,7	10,4	273,1	1101,3
2010	396,2	35,8	456,2	9,6	294,9	1192,6
2011	413,1	36,1	533,8	6,8	309,9	1299,8
2012	439,0	36,5	617,1		326,3	1418,9
2013	460,5	36,6	682,5		324,1	1513,7
2014	471,3	36,3	718,7		343,6	1569,8
2015*	478,4	36,5	750,3		366,7	1631,8

Deniz ticaretinde taşınan yüklerin yıllara göre dağılımı Tablo 2’de verilmiştir. 2005 yılından 2013 yılına kadar olan veriler incelendiğinde, kuru yük taşımacılığındaki artış yaklaşık %75 olurken, toplam petrol taşımacılığındaki artış yaklaşık %25 olmuştur. 2008’de yaşanan kriz sonrasında 2009 yılında taşınan yüklerde %5,0’lik bir azalma yaşanmış ancak 2010 yılında %10’luk bir artışla bu düşüş telafi edilmiştir. 2013 yılına

gelindiğinde toplam taşınan yüklerin ağırlığı 50.000 milyar ton sınırına yaklaşmıştır. Bu durum Tablo 2’de ele alınan deniz ticaret filolarının artışından da anlaşılmaktadır. 2012 ve 2013 verileri karşılaştırıldığında ise fosfat ve tahıl taşımacılığında azalma yaşandığı, en yüksek artışın boksit alüminyumda olduğu görülmektedir. 2013 yılı itibari ile taşınan yüklerin %72 si kuru yük, %25’i petrol ve %3’lük kısmı ise gaz ticaretinden oluşmaktadır.

Tablo 3: Dünya Deniz Ticaretinde Taşınan Yüklerin dağılımı, Milyar Ton [4]

Yıllar	Demir Madeni	Kömür	Tahıl	Boksit Alüminyum	Fosfat	Dökme Yük	Konteyner	Diğer Kuru Yük	Toplam Kuru Yük	Ham Petrol	Petrol Üretimi	Toplam Petrol	Gaz Ticareti LPG	Gaz Ticareti LNG	Genel Toplam	%
2003	3,138	2,636	1,765	300	109	5,08	4,136	4,621	21,785	8,02	1,675	9,694	166	403	32,048	6.4%
2004	3,658	2,728	1,751	335	124	5,612	4,695	4,489	23,391	8,532	1,879	10,411	171	439	34,412	7.4%
2005	3,891	2,869	1,783	354	130	5,82	5,201	4,409	24,456	8,608	2,125	10,733	166	457	35,812	4.1%
2006	4,396	3,007	1,877	377	132	6,767	5,722	4,375	26,655	8,821	2,216	11,037	173	549	38,414	7.3%
2007	4,76	3,105	2,027	408	136	7,19	6,415	4,009	28,052	8,715	2,283	10,998	176	631	39,857	3.8%
2008	5	3,214	2,122	420	133	6,879	6,745	4,233	28,745	8,849	2,356	11,205	185	684	40,819	2.4%
2009	5,563	3,058	2,182	310	93	5,871	6,063	4,172	27,312	8,122	2,498	10,62	175	684	38,796	-5.0%
2010	6,104	3,583	2,43	389	98	6,722	6,813	4,499	30,638	8,605	2,622	11,227	183	877	42,925	10.6%
2011	6,607	3,751	2,36	446	113	7,358	7,447	4,574	32,656	8,725	2,731	11,456	189	1,059	45,36	5.7%
2012	6,88	4,238	2,509	442	123	7,79	7,652	4,673	34,306	9,174	2,763	11,937	212	1,046	47,502	4.7%
2013	7,108	4,412	2,429	523	113	8,186	8,002	4,811	35,585	9,334	2,865	12,199	216	1,114	49,114	3.4%
Ort. Gelişim 2012-13	3.3%	4.1%	3.2%	18.5%	7.5%	5.1%	4.6%	3.0%	3.7%	1.7%	3.7%	2.2%	1.9%	6.5%	3.4%	

1.2.1. Gemi İnşa Sektörünün Durumu

Gemi inşa sektöründe, 2008 yılındaki krizi sonrasında oluşan durgunluğa rağmen önemli miktarda gemi teslimatı gerçekleşmiştir. Kriz öncesinde Tankerlerin toplam teslimatlarda önemli rol oynadığı, kriz sonrası Dökme Yük gemilerinin öne çıktığı Tablo 4'te görülmektedir. 2009 ve 2014 yılları arasında yıllık bazda ortalama 150 Milyon DWT'lik teslimat yapılmış olup 2013 ve 2014 yıllarında sırasıyla 101,9 ve 86,2 Milyon DWT'lik teslimat yapılmıştır.

Tablo 4: Gemi İnşa Teslimatlarının Yıllara Göre Değişimi, Milyon DWT [5]

Yıllar	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük	Kombine Taşımacılık	Diğerleri	Toplam
2005	28.0	1.5	23.1		13.8	66.4
2006	23.0	2.4	25.5		20.3	71.2
2007	28.7	3.0	24.8		23.0	79.5
2008	33.2	2.9	31.8		28.4	96.4
2009	15.7	2.2	51.7		28.4	128.0
2010	38.9	1.7	84.6	0.6	22.7	148.4
2011	39.7	1.0	101.2	1.0	22.7	165.5
2012	31.4	0.5	99.5		19.2	150.7
2013	21.3	0.2	58.9		21.5	101.9
2014	16,4	0,2	46,5		23,1	86,2

Gemi inşa siparişlerine bakıldığında ise sektörün durumu daha iyi anlaşılabilir. Global kriz sonrasında 2009 yılında siparişlerin keskin bir şekilde düştüğü, 2011 ve 2012 yıllarındaki düşük siparişlere rağmen son iki yılda siparişlerin arttığı Tablo 5'ten görülmektedir. Genel olarak, dökme yük gemilerine olan talebin diğerlerine göre oldukça fazla olduğu görülmekte olup bu değerler 2014 yılında Tankerler için 24.1, Kimyasallar için 1.0, dökme yük gemileri için 66.9, diğer grupta toplanan gemiler için 21.2 Milyon DWT olmuştur. 2015 yılının ilk çeyreğinde ise Dökme Yük siparişlerinde düşüş yaşandığı, 1990'lardan itibaren en düşük siparişin gerçekleştiği tahmin edilmektedir.

Tablo 5: Gemi İnşa Siparişlerinin Yıllara Göre Değişimi, Milyon DWT [4]

Yıllar	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük	Diğerleri	Toplam
2008	47.4	2.7	90.4	20.4	160.9
2009	10.3	0.8	33.6	1.5	46.2
2010	38.5	1.6	82.3	10.8	133.2
2011	9.2	0.5	27.9	25.7	63.2
2012	14.2	0.9	17.8	11.1	44.0
2013	31.0	1.2	73.0	29.8	135.0
2014	24,1	1,0	66,9	21,2	113,2

1.2.2. Tankerler

Tanker siparişleri 32 milyon DWT tonaja ulaşmış, siparişlerin % 59'u Kore, % 30'u Çin tersanelerine verilmiştir. Bu tonaj 2012 yılına kıyasla iki misli bir değeri ifade etmektedir. Yıl sonunda 21 Milyon DWT teslim gerçekleştirilmiştir. Sipariş aktiviteleri navlun fiyatlarında gözlenen değişiklikler paralelinde çeşitlilik göstermiş, yılın ilk yarısında temiz taşıyıcılar (Clean Carriers) iyi bir performans göstermiş, yılın son çeyreğinde VLCC segmenti kontratında artış yaşanmıştır.[4]

1.2.3. Dökmeyük Gemileri

Dökme yükler için sipariş aktiviteleri yılın ilk üç çeyreğinde sabit bir seyir izlemiş, son çeyrekte tavan yaparak yıl sonlanmıştır. Nisan ve Mayıs aylarında başlayarak yıl sonuna kadar devam eden yüksek oranlı Capesize siparişleri bu segmentteki navlun fiyatlarının

artışı sonucudur. Yılın bütün ikinci yarısında Ultramax ve Kamsarmax segmentleri de artan karlılık oranları paralelinde popüler olmuştur.

Toplamda yeni siparişler 2012 yılının yaklaşık dört katına yakın bir değerde 73 milyon DWT tonajındadır. Yıl sonunda sipariş defterini 118 Milyon DWT değerinde bırakarak 59 Milyon DWT operasyona başlamıştır. Bu hacim mevcut filonun % 17'sine eşdeğerdir. Çin tersaneleri dökmeyük siparişlerinin % 66'sını, Japonya % 20'sini ve Kore % 10'unu üstlenmişlerdir. [4]

1.2.4. Konteyner Gemileri

Konteyner gemileri için devam eden olumsuz piyasa şartlarına rağmen konteyner siparişleri de 2012 yılını dörde katlamış, 2 milyon TEU hacme ulaşmıştır. Bu hacmin % 90'ından fazlasını 8000 TEU üstü büyük segmentleri kapsamış, Kore konteyner gemisi inşasının baş aktörü pozisyonundaki konumunu yeniden ele geçirmiş, bu hacmin yarısına sahip olmuş, % 28'lik kısmını Çin tersaneleri üstlenmiştir. [4]

1.2.5. Kruvaziyerler

Son otuz yıla ait yapılan istatistiklere göre kruvaziyer gemi tonajının ortalama olarak 17.601 GT'dan 59.668 GT'a, ortalama minimum 2.191 GT/100 yatak kapasitesinin maksimum 225.282 GT / 5.408 yatak kapasitesine ulaştığını göstermektedir. Eski gemilerin daha küçük tonajlı olmasına karşın yeni inşa edilen gemilerin büyük tonajlı olması gemi kapasitelerinde ciddi oranda bir artışa yol açmaktadır. 1970 yılına baktığımızda sadece iki geminin 65.000 GT'dan daha büyük olmasına karşılık, 1987 yılında ortalama kapasite 16.109 GT iken, 2013 yılında 59.668 GT'a ulaşmıştır. 2016 yılında bu değer 65.000 GT'a ulaşacağı öngörülmektedir. 1987 yılından sonra gemi sayısı 147'den yaklaşık iki kat artarak 300'e ulaşmıştır. Yılda 6 veya 7 geminin devreye gireceği ve yaklaşık aynı sayıda geminin söküme gönderileceği göz önüne alarak gemi adedinin 300'ün altında olacağı öngörülmektedir. [4]

Son on yılda yeni inşa aktivitelerinin artması göz önüne alındığında şaşırtıcı olmasına rağmen Dünya ortalaması olarak kruvaziyer gemilerin yaşı 17.3'dür. Kruvaziyer gemileri yaklaşık olarak 40 yaşına, nadiren 60 yaşına kadar ulaşabilmektedirler. Kruvaziyer gemilerin genel trendi, tonaj, kapasite ve ortalama

kodları belirsiz ve muğlak olmakla beraber, özellikle lüks segmentlerde küçük, tonajlı gemilerde ise kapasitelerde artış yaşanmaktadır. Yeni standartlar Carnival Group'ta 3.500 yatak, Norwegian Cruise Line ve Royal Caribbean Cruise Line'da 4000+ şeklindedir. RCCL 5.400 yataklı OASİS sınıf gemilerle aynı paraleldedir. OASİS sınıfı birkaç yıl daha en büyük size olma özelliği sürdüreceği gibi gözükmekle beraber, dev gemilerle daha küçük tonajlı kruvaziyer gemiler arasındaki fark azalmaktadır. [4]

Tablo 6: En Büyük Kruvaziyer Gemi Firmaları (1000 GT Üstü) [4]

Donatan/Operatör	Ülke	Adet	1000 GT	Uğrak liman	Ortalama GT 1000	GT % Pay	Ortalama Yaş
Carnival	USA	102	8117	208253	80	46.1	11.0
Royal Caribbean Cruises Ltd.	USA	38	3889	94534	102	22.1	11.8
Star Cruises	Malezya	17	1432	38251	84	8.1	11.6
Mediterranean Shipping Cruises	İsviçre	13	1197	31015	92	6.8	7.5
TUI Group	Almanya	12	475	12652	40	2.7	19.9
Disney Cruise Line, Port Canaveral	USA	4	426	8520	107	2.4	7.8
Prestige Cruise Holdings	USA	7	312	5804	45	1.8	9.1
N.Y.K Cruises Co.	Japonya	3	170	2962	57	1.0	16.5
Silversea Cruises	İtalya	7	137	2140	20	0.8	15.6
Fred Olsen Cruise Lines	Norveç	4	125	3785	31	0.7	31.0
Phonix Reisen, Bonn	Monaco	3	102	2634	34	0.6	29.8
Lois Cruise Limes, Nicosia	Kıbrıs	4	93	3878	23	0.5	34.3
Saga Shipping, London	UK	3	80	1758	27	0.5	34.2
Portuscale Cruises (Rui Alegre)	Portekiz	4	48	1895	12	0.3	55.3
All Discovery Cruising	UK	3	48	1559	16	0.3	26.8
Diğerleri		71	950	27494	13	5.4	25.9
Toplam		295	17603	447134	60	100.0	16.8

II. TÜRKİYE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN ANALİZİ

2.1. Türkiye Ekonomisinin Mevcut Durumu

2014 yılı Türkiye için sosyal ve siyasi açıdan hareketli, ekonomik açıdan ise zorlu geçmiştir. Dört aylık dönemlere göre incelendiğinde ilk bölümde gerçekleşen yerel seçimler, ikinci ve üçüncü bölümde Cumhurbaşkanlığı seçimi, son dönemde ise petrol fiyatlarındaki gelişmeler dikkat çekmiştir.

Siyaset ve politikanın gölgesi altında ve etkisinde 2014 Türkiye ekonomisi göstergelere göre tahmin edilen büyüme hedefinin yakalanamadığı, belirlenen enflasyon hedeflerinin tutturulamadığı, cari açıkta ise çok ciddi bir gerilemenin yaşandığı, işsizliğin yeniden çift hanelere çıktığı, faizlerde dalgalanmalarla birlikte belirgin bir yükselmenin gerçekleştiği bir yıl olmuştur. Bu gelişmelerin hepsi kimi zaman Türkiye çapındaki, kimi zaman da dünyadaki ekonomik ve politik gelişmelerden az veya çok etkilenmiştir.

2013 yılının son günlerinde yaşanan siyasi gelişmeler Türkiye'yi çok ciddi biçimde etkilemiş ve ülke ekonomisini etkileyen en önemli ve belirleyici faktör olmuştur. Bu süreç ülkemizden çok yüksek miktarlarda sıcak para çıkışına neden olmuş ve bunun sonucu olarak da döviz kurlarında dalgalanmalara neden olmuştur. Uzun süreden sonra sağlanan ekonomik istikrarın yeniden bozulmasına sebep olacak düzeye gelen döviz kur artışlarına karşı Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası şok faiz artışlarıyla karşılık vermiştir.

28 Ocak 2014 tarihinde icra edilen Para Politikası Kurulu toplantısı sonrası, ekonomik tedbir alınmasına yönelik olarak 1 hafta vadeli repo faizi yüzde 4,5'ten yüzde 10 seviyesine, gecelik borç verme faiz oranı yüzde 7,75'ten yüzde 12 seviyesine, gecelik borç alma faiz oranı yüzde 3,5'ten yüzde 8 seviyesine yükseltilmiştir [6]. Oluşan siyasi kriz önce döviz kurları ve sonucunda faiz artışı yoluyla reel kesime yansımıştır.

Aynı zamanda cari açığa sebep olan taksitli satışlara, iç talebi yavaşlatmak maksadıyla getirilen sınırlama kararı 2014 ocak ayı içinde alınmış ve ülke içi ekonominin hareketli

kalmasını sağlayan düşük faiz ve kredi kartına taksit imkânının kaldırılması ülke ekonomisinin durgunlaşmasına neden olmuştur.

Yerel seçimler ve sonrasında yapılan Cumhurbaşkanlığı seçimleri nedeniyle kamu harcamalarındaki artışların ekonomiyi göreceli olarak canlı tutmuş, ancak seçimlerin sonrasında Türkiye ekonomisi iç ekonomiden daha çok ABD ve AB merkez bankalarının kararlarından dolayı küresel ekonomiden etkilenmiştir.

2014 yılında siyasi alanda meydana gelen krizler ve küresel ekonomik faaliyetlerde yaşanan gelişmeler sonucunda Türkiye ekonomisinin 2002 sonrasında oluşan siyasi istikrar ve küresel finansal bolluğun desteklediği ithalata dayalı büyümenin sonuna geldiğini ortaya koymuştur.

Türkiye ekonomisinin, 2015-2017 yıllarını kapsayan Orta Vadeli Ekonomik Program ve Planlara göre parasal tedbirlerin yerine yapısal önlemlere ihtiyacı olduğu değerlendirilmektedir.

GSYİH'nın 2013-2014 döneminde dört aylık dönemler itibariyle büyüme hızlarını gösteren tabloyu incelediğimizde, olumsuz küresel ekonomi ve yukarıda bahsedilen cari açığı kontrol etme maksatlı uygulamaların da etkisiyle, büyüme hızında belirgin bir ivme kaybı yaşandığı görülmektedir. Çeyrekler itibariyle GSYİH verileri ve büyüme hızları arasındaki farkın açılması da, büyümedeki yavaşlamayı teyit etmektedir.

Tablo 7: GSYİH ve Büyüme Hızı [7]

Yıl	Çeyrek ^(*)	Cari		Cari		Sabit	
		fiyatlarla GSYH (Milyon TL)	Büyüme hızı (%)	fiyatlarla GSYH (Milyon \$)	Büyüme hızı (%)	fiyatlarla GSYH (Milyon TL)	Büyüme hızı (%)
2013	I	355 813	9,4	199 176	10,3	28 048	3,1
	II	387 128	10,6	210 821	8,7	30 205	4,7
	III	417 849	10,8	213 020	1,9	33 006	4,3
	IV	406 499	11,5	200 028	-1,3	31 298	4,6
	Yıllık	1 567 289	10,6	823 044	4,7	122 556	4,2
2014	I	411 255	15,6	185 961	-6,6	29 413	4,9
	II	428 259	10,6	202 407	-4,0	30 907	2,3
	III	463 902	11,0	214 751	0,8	33 645	1,9
	IV	446 366	9,8	196 989	-1,5	32 104	2,6
	Yıllık	1 749 782	11,6	800 107	-2,8	126 070	2,9

Dünya ekonomisinin 2015 yılında karşılaşılabileceği riskler ve senaryolardan Türkiye açısından olası ihtimallerin pek umut vermediği söylenebilir. Kısaca ifade etmek gerekir ise küresel ekonomide oluşan durum artık Türkiye'nin alışkın olduğu ortamlara benzememekte ve Türkiye için tehlikeli bir durum oluşmaktadır.

Böylesine zorlu, karmaşık ve dalgalı bir küresel ekonomi ortamında ülke içi ekonomik dengelerin korunamaması durumunda ortaya çıkabilecek gelişmelerin Türkiye ekonomisini sıkıntıya sokabileceği çok açıktır. Dolayısıyla, Türkiye'de tüm ekonomik birimler 2015 yılında çok daha dikkatli olmak durumundadır.

Kalkınma Bakanlığı tarafından yayımlanan ve gerek 10. Kalkınma Planı, gerek Orta Vadeli Program ve gerekse henüz tamamlanmayan dönüşüm programlarında atıf yapılan makro ekonomik hedefler Tablo 'da verilmiştir.

Tablo 8: 2015 Yılında Temel Ekonomik Büyüklükler [8]

GÖSTERGE	2013	2014 (T)	2015 (P)	2016 (P)
GSMH (Milyar TL.)	1.565.181	1.763.964	1.944.594	2.150.040
GSMH (Milyar Dolar)	821.937	810.310	850.133	906.654
BÜYÜME ORANI (%)	4,1	3,3	4,0	5,0
KİŞİBAŞINA GSYİH (Dolar)	10.807	10.537	10.936	11.541
NÜFUS (Bin kişi)	76.055	76.903	77.738	78.559
İSTİHDAM (Bin kişi)	24.601	25.824	26.340	27.002
İŞSİZLİK ORANI (%)	9,0	9,6	9,5	9,2
TÜFE YIL SONU (%)	7,4	9,4	6,3	5,0
İHRACAT-fob (Milyar Dolar)	158.425	166.674	180.197	194.925
İTHALAT-cif (Milyar Dolar)	251.661	244.000	258.000	276.780
DIŞ TİCARET AÇIĞI (Milyar)	-93.236	-77.326	-77.803	-81.855
CARİ DENGE (Milyar Dolar)	-65.068	-48.015	-46.014	-49.155
ORT. DOLAR KURU	1,904	2,177	2,287	2,371

Kalkınma Bakanlığı raporuna göre 2015 yılı için tahmin edilen büyüme hedefi yüzde 4'tür. Büyüme hedefinin hangi ölçüde yakalanabileceği hem iç hem de dış talebe bağlıdır. Yılın ilk yarısında yapılacak milletvekili seçimleri kapsamında kamu harcamalarında ortaya çıkabilecek artışlar ve enflasyona olan etkisine göre yaşanacak

muhtemel düşüşler özellikle ikinci çeyrekte itibaren faizlere yansiyacak ve bu da özel tüketimi canlandıracaktır.

Ancak seçimden nasıl bir sonucun ortaya çıkacağını öngörmedeki sorunlar ve ABD Merkez Bankasının faiz artırma kararı ile avro bölgesindeki sorunlar yılın ikinci yarısı açısından öngörü yapmayı zorlaştırmaktadır.

2015 yılında büyüme hedefi çerçevesinde GSYİH'nın 850 milyar Dolar, nüfusun 77 milyon 738 bin kişi ve kişi başına düşen gelirin 10.936 Dolar olması beklenmektedir. Yılın ilk yarısında bu hedeflerden çok uzak olmayan bir ekonomik ortamın oluşabileceği söylenebilir. Ancak yılın ikinci yarısında her türlü gelişmeye hazırlıklı olunmalıdır.

2.2. Türkiye’de Denizcilik Sektörünün Mevcut Durumu

2.2.1. Türkiye Denizcilik Sektörünün Gemilere Göre Analizi

Türkiye Denizcilik Sektörünün mevcut durumu analizinde; gemi sınıfları esas olmak üzere, her sınıf geminin, adet, tonaj (DWT,GRT) ve yaş ortalamaları ile Milli Sicil/Tugs (Türkiye Uluslar arası Gemi Sicili) ve yurt dışı/ yurt içinde inşa durumları ayrı ayrı incelenmiştir.

Türkiye Denizcilik Sektörünün yapısı ile ilgili yapılan analizlerde, sektörün 1000 GRT ve üzerinde değerlendirme yapılmakta ve basit matematiksel yaş ortalaması ile tonaj aralıklarına göre yaş ortalamaları incelenmiştir.

2.2.1.1. Türkiye Denizcilik Sektörünün Genel Sayısal ve Tonaj Analizi

Türkiye Denizcilik Sektörünün sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 2014 yılı itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir. Türkiye Denizcilik Sektöründe hizmet veren gemilerin inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 641 adet geminin 293 adedi ithal, 348 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. Yurtdışından ithal edilen gemiler 6.9 milyon dwt, inşa edilen gemiler ise 1.8 milyon dwt’dur. (Tablo 9)

1000 GRT ve üzeri hizmet veren 641 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu büyükten küçüğe sıraladığımızda sırasıyla; % 38'ini Kuruyük gemileri, % 14.6'sını Dökmeyük gemileri, % 10.9'unu Kimyasal Madde Tankerleri, % 8.1'ini Konteyner gemileri ve % 4.2'sini ise Petrol Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, hizmet veren gemilerin matematiksel olarak ancak % 24'üdür.

1000 GRT ve üzerinde hizmet veren sektördeki gemilerin 8.7 milyon dwt ve 6.1 milyon grt'dur. 8.7 Milyon Dwt olan Deniz Ticaret Filosunun dwt değerlendirmesine göre sırasıyla; % 50.1'ini Dökmeyük gemileri , % 14.9'unu Kuruyük gemileri, % 13.7'sini Petrol Tankerleri, % 9.1'ini Konteyner gemileri ve % 6.1'ini Kimyasal Madde Tankerleri diğer tip gemilerin dwt yüzdesi ise, % 5,9'dur.

Tablo 9: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (>1000 GRT) [9]

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GRT			
	İthal	İnşa	Top.	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Top.	%
KURU YUK GEMİSİ	60	184	244	38,07	443.456	853.105	1.296.561	14,93	304.140	542.811	846.951	13,84
DOKME YUK GEMİSİ	86	8	94	14,66	4.216.14	136.266	4.352.415	50,13	2.363.950	88.553	2.452.503	40,07
KONTEYNER	30	22	52	8,11	547.457	242.909	790.366	9,1	439.957	188.889	628.846	10,2
KURUYUK KONTEYNER	4	15	19	2,96	16.630	118.390	135.020	1,55	11.745	83.395	95.140	1,55
KIMYEVİ TANKERİ	21	49	70	10,92	213.578	319.901	533.479	6,14	132.246	216.372	348.618	5,7
LPG TANKERİ	7	0	7	1,09	35.029	0	35.029	0,4	32.751	0	32.751	0,54
ASFALT TANKERİ	1	0	1	0,16	2.770	0	2.770	0,03	1.900	0	1.900	0,03
RO-RO GEMİSİ	22	2	24	3,74	196.392	21.117	217.509	2,5	452.994	58.008	511.002	8,35
RO-RO FERRY	10	4	14	2,18	24.000	5.342	29.342	0,34	56.702	8.230	64.932	1,06
FERİBOT	7	3	10	1,56	3.882	3.988	7.870	0,09	37.248	4.253	41.501	0,68
TREN FERİSİ	0	7	7	1,09	0	6.668	6.668	0,08	0	11.266	11.266	0,18
YOLCU YUK GEMİSİ	5	6	11	1,72	10.495	5.047	15.542	0,18	39.746	20.892	60.638	0,99
BALIKCI GEMİLERİ	1	0	1	0,16	568	0	568	0,01	1.407	0	1.407	0,02
BİLİMSEL ARASTIRMA G	3	0	3	0,47	16.89	0	16.897	0,19	48.255	0	48.255	0,79
SEHIR HATLARI	1	0	1	0,16	0	0	0	0	1.042	0	1.042	0,02
SEHIR H. (ARABALI)	1	26	27	4,21	338	23.648	23.986	0,28	1.013	32.572	33.585	0,55
ROMORKOR	2	1	3	0,47	2.401	1.049	3.450	0,04	2.786	1.356	4.142	0,07
HİZMET GEMİLERİ	19	6	25	3,9	19.774	0	19.774	0,23	258.651	25.759	284.410	4,65
PETROL TANKERİ	12	15	27	4,21	1.116.17	74.691	1.190.870	13,71	587.640	47.552	635.192	10,38
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,16	6.266	0	6.266	0,07	15.195	0	15.195	0,25
Toplam :	293	348	641	100	6.872.26	1.812.1	8.684.38	100	4.789.36	1.329.9	6.119.27	100

Tablo 10'daki veriler dikkate alındığında, 641 adet gemiden % 14.6'sının (94 gemi) Milli sicile, % 85.3'ünün (547 gemi) TUGS'a kayıtlı olduğu görülmektedir. Filomuzun dwt olarak % 9.1'i Milli sicile, % 90.9'u ise TUGS'a, grt olarak ise % 13'ü Milli sicile, % 87'si ise TUGS'a kayıtlıdır.

Tablo 10: Türkiye Denizcilik Sektöründe Hizmet Veren Gemilerin Sicil İtibariyle Dağılımı [9]

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GRT			
	MGS	TUGS	Top.	%	MGS	TUGS	Top.	%	MGS	TUGS	Top.	%
KURU YUK GEMİSİ	22	222	244	38,1	76.521	1.220.040	1.296.561	14,9	49.768	797.183	846.951	13,8
DOKME YUK GEMİSİ	12	82	94	14,7	444.930	3.907.485	4.352.415	50,1	258.389	2.194.114	2.452.503	40,1
KONTEYNER	10	42	52	8,11	194.525	595.841	790.366	9,1	154.574	474.272	628.846	10,3
KURUYUK-KONTEYNER	1	18	19	2,96	2.356	132.664	135.020	1,55	1.720	93.420	95.140	1,55
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	5	65	70	10,9	24.701	508.778	533.479	6,14	16.917	331.701	348.618	5,7
LPG TANKERİ	0	7	7	1,09	0	35.029	35.029	0,4	0	32.751	32.751	0,54
ASFALT TANKERİ	1	0	1	0,16	2.770	0	2.770	0,03	1.900	0	1.900	0,03
RO-RO GEMİSİ	0	24	24	3,74	0	217.509	217.509	2,5	0	511.002	511.002	8,35
RO-RO FERRY-YOLCU	0	14	14	2,18	0	29.342	29.342	0,34	0	64.932	64.932	1,06
FERİBOT	0	10	10	1,56	0	7.870	7.870	0,09	0	41.501	41.501	0,68
TREN FERİSİ	7	0	7	1,09	6.668	0	6.668	0,08	11.266	0	11.266	0,18
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	5	6	11	1,72	9.800	5.742	15.542	0,18	36.077	24.561	60.638	0,99
BALIKCI GEMİLERİ	0	1	1	0,16	0	568	568	0,01	0	1.407	1.407	0,02
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	3	3	0,47	0	16.897	16.897	0,19	0	48.255	48.255	0,79
SEHIR HATLARI	0	1	1	0,16	0	0	0	0	0	1.042	1.042	0,02
SEHIR HATLARI ARABALI	3	24	27	4,21	3.093	20.893	23.986	0,28	3.686	29.899	33.585	0,55
ROMORKOR	1	2	3	0,47	1.394	2.056	3.450	0,04	1.565	2.577	4.142	0,07
HİZMET GEMİLERİ	21	4	25	3,9	0	19.774	19.774	0,23	243.124	41.286	284.410	4,65
PETROL TANKERİ	6	21	27	4,21	23.757	1.167.113	1.190.870	13,7	15.132	620.060	635.192	10,4
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,16	0	6.266	6.266	0,07	0	15.195	15.195	0,25
Toplam :	94	547	641	100	790.515	7.893.867	8.684.382	100	794.118	5.325.158	6.119.276	100

Milli sicile kayıtlı toplam 790.5 dwt'luk sektörümüzde en fazla tonaja sahip gemi sınıfları sırasıyla, % 56.3'ünün Dökmeyük gemileri, % 24.6'sının Konteyner gemileri,

% 9.7'inin Kuruyük gemileri, % 3.1'ini Kimyasal Madde tankerleri ve % 3'ünü Petrol tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, Milli sicil % 3.3'tür.

TUGS'a kayıtlı toplam 7.9 milyon dwt sektörümüzde en fazla tonaja sahip gemi tipleri büyükten küçüğe sırasıyla, % 49.5'ini Dökmeyük gemileri, % 15,5'ini Kuruyük gemileri, % 14,8'ini Petrol tankerleri, % 7,5'ini Konteyner gemileri ve % 6.4'ünü Kimyasal Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un % 6.3'tür.

Tablo 11: Sektördeki Gemilerin Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (>1000 GRT) [9]

Gemi Tipleri	2011 DWT			2012 DWT			2013 DWT		
	MGS	TUGS	TOPLAM	MGS	TUGS	Toplam4	MGS	TUGS	Toplam
KURU YUK	109.093	1.220.628	1.329.721	64.610	1.340.762	1.405.372	76.521	1.220.040	1.296.561
DOKME YUK	474.281	4.437.412	4.911.693	415.831	4.697.581	5.113.412	444.930	3.907.485	4.352.415
KONTEYNER	150.264	505.881	656.145	185.205	642.923	828.128	194.525	595.841	790.366
KURUYUK-KONTEYNER	0	140.250	140.250	2.356	141.994	144.350	2.356	132.664	135.020
KONTEYNER/RO-RO	0	6.910	6.910	0	0	0	0	0	0
PETROL TANKERİ	36.007	1.199.911	1.235.918	39.937	1.319.335	1.359.272	23.757	1.167.113	1.190.870
KIMYEVİ TANKERİ	48.604	609.714	658.318	27.911	703.783	731.694	24.701	508.778	533.479
ÜRÜN TANKERİ	3.130	3.260	6.390	0	0	0	0	0	0
LPG TANKERİ	0	25.868	25.868	0	35.029	35.029	0	35.029	35.029
ASFALT TANKERİ	2.770	0	2.770	2.770	0	2.770	2.770	0	2.770
RO-RO GEMİSİ	11.636	191.699	203.335	0	237.697	237.697	0	217.509	217.509
RO-RO FERRY-YOLCU	656	28.252	28.908	0	29.789	29.789	0	29.342	29.342
FERİBOT	0	8.347	8.347	0	6.832	6.832	0	7.870	7.870
TREN FERİSİ	7.291	0	7.291	6.668	0	6.668	6.668	0	6.668
TREN RO-RO	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	7.297	2.401	9.698	9.800	5.742	15.542	9.800	5.742	15.542
BALIKCI GEMİLERİ	0	0	0	0	568	568	0	568	568
BİLİMSEL ARASTIRMA	0	0	0	0	0	0	0	16.897	16.897
SEHIR HATLARI	441	1.102	1.543	0	0	0	0	0	0
SEHIR H. ARABALI	2.314	18.764	21.078	3.093	20.893	23.986	3.093	20.893	23.986
ROMORKOR	1.394	0	1.394	1.394	1.049	2.443	1.394	2.056	3.450
HİZMET GEMİLERİ	3.013	24.287	27.300	0	36.671	36.671	0	19.774	19.774
TOPLAM :	858.19	8.430.95	9.289.143	759.57	9.226.91	9.986.489	790.51	7.893.86	8.684.38

Tablo 11’de Türkiye Denizcilik Sektöründe hizmet veren gemi sınıfları dikkate alınarak Milli Gemi Sicili ile Türk Uluslararası Gemi Sicili dwt gelişimleri irdelenmiştir. Sektörümüz dwt olarak, 2011 yılına göre 2012 ‘da % 7,5 artmış, 2012-2013 arasında ise % 13 azalmıştır. En fazla azalma olan gemi sınıfları sırasıyla; % 27,09 ile Kimyevi Madde Tankerleri, % 14,88 ile Dökmeyük Gemileri, % 12,39 ile Petrol Tankerleri ve % 7,74 ile Kuruyük gemileridir.

2.2.1.2. Denizcilik Sektöründeki Gemilerin Genel Yaş Ortalamaları Analizi

Tablo 12’de Denizcilik sektöründe hizmet veren gemilerin sınıflarına göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm sektör analiz edildiği gibi, Kuruyük, Dökmeyük, Petrol Tankerleri, Kimyasal Madde Tankerleri, Konteyner ve Ro-Ro gemileri başlığı altında da tonaj grupları itibariyle sayısal ve tonaj bilgilerine verilmektedir. 1000 Grt kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 641 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 2014 yılı itibariyle 26’dır.

Tablo 12: Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalaması [9]

Gemi Tipleri	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GRT)	Yaş Ort.
KURU YÜK GEMİSİ	244	1.296.561	846.951	24
DÖKME YÜK GEMİSİ	94	4.352.415	2.452.503	13
KONTEYNER	52	790.366	628.846	11
KURU YÜK KONTEYNER	19	135.020	95.140	11
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	70	533.479	348.618	11
LPG TANKERİ	7	35.029	32.751	21
ASFALT TANKERİ	1	2.770	1.900	33
RO-RO GEMİSİ	24	217.509	511.002	17
RO-RO FERRY-YOLCU	14	29.342	64.932	23
FERİBOT	10	7.870	41.501	14
TREN FERİSİ	7	6.668	11.266	42
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	11	15.542	60.638	26
BALIKÇI GEMİLERİ	1	568	1.407	40
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	3	16.897	48.255	24
ŞEHİR HATLARI	1	0	1.042	62
ŞEHİR HATLARI ARABALI	27	23.986	33.586	25
ROMORKÖR	3	3.450	4.142	35
HİZMET GEMİLERİ	25	19.774	284.410	38
PETROL TANKERİ	27	1.190.870	635.192	17
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	35
TOPLAM :	641	8.684.381	6.119.277	26

2.2.1.3. Türkiye Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

Tablo 11’de, 1000 grt ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 2010–2014 yılları arasındaki değişimi yer almaktadır. 2010 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 17,2 milyon dwt olup , bunun % 42,1’i Türk Bayraklı, % 57,9’u ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2014 Yılı başı itibariyle,Türk armatörlerinin 1000 grt ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında,% 28,2’si Türk bayrağında, % 71,8’i ise yabancı bayrakta yer almıştır. Bu verilerden de görüldüğü üzere her geçen yıl Türk Bayrağından Yabancı Bayrağa kaçış yaşanmaktadır.

1 Ocak 2014 itibariyle 1000 Grt ve üzerindeki gemilerde Türk Armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2014 yılına göre artışı % 0,3 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 13: Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri [9]

Yıl	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam	
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Toplam Sektör	1000 DWT
2010	560	7246	42,1	665	9954	57,9	1225	17201
2011	547	7797	39,7	672	11863	60,3	1219	19660
2012	523	8479	37,6	642	14093	62,4	1165	22572
2013	627	9488	31,3	842	20838	68,7	1469	30326
2014	599	8580	28,2	890	21846	71,8	1489	30427

Türk Deniz Ticaret Filosunun 2000-2015 yıllarındaki Dünya sıralamasında;

1 Ocak 2000 yılında 18. sırada,

1 Ocak 2001 yılında 20. sırada,

1 Ocak 2002 yılında 19. sırada,

1 Ocak 2003 yılında 20. sırada,

1 Ocak 2004 yılında 23. sırada,

1 Ocak 2005 yılında 24. sırada,

1 Ocak 2006 yılında 24. sırada,

1 Ocak 2007 yılında 26. sırada,

1 Ocak 2008 yılında 25. sırada,

1 Ocak 2009 yılında 26. sırada,

1 Ocak 2010 yılında 26. sırada,

1 Ocak 2011 yılında 24. sırada

1 Ocak 2012 yılında 23. sırada,

1 Ocak 2013 yılında 22. sırada

1 Ocak 2014 yılında ise 23. sırada yer almıştır [9]

2.2.2. Denizcilik Sektörünün Yük Cinslerine Göre Analizi

Denizyolunun ulaşım kolaylığı, en emniyetli taşıma şekli olması, bir defada en fazla yükü en hızlı şekilde ulaştırması ve bunların avantajlarının oluşturduğu düşük maliyet nedeni ile en çok tercih edilen taşımacılık yöntemidir. Türkiye coğrafi özellikleri nedeniyle Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavsak noktasında olması dolayısıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağındadır. Bu coğrafik avantaj ayrıca 4500 (8333km) deniz mili sahil uzunluğu ile deniz ulaşımının ülke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. Dünya deniz ticaretinin % 90'ı, Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık % 85'inden fazlası denizyoluyla yapılmaktadır. [4]

Tablo 12: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi [9]

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru Hattı ve Diğer
2003	87,6	0,8	10,5	0,1	1,0
2004	87,4	1,2	10,3	0,1	1,0
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1,0
2007	87,4	1,1	10,0	0,6	0,9
2008	86,5	1,1	10,7	0,7	1,0
2009	85,0	0,8	12,6	0,8	0,8
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87,0	0,6	10,7	0,4	1,4
2013	86,4	0,5	11,4	0,4	1,3

Türkiye İstatistik Kurumu bilgilerine istinaden, 2013 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) % 86,4'ü Denizyolu ile, % 11,4'ü Karayolu ile, % 0,5'i Demiryolu ile % 1,3'ü, diğer yollar ile ve % 0,4'ü ise Havayoluyla taşınmıştır.

2.2.3. Gemi İnşa Sanayisinin Analizi :

Türkiye Gemi İnşa Sanayisinin analizi yapıldığında Yat İnşa Sanayisi ile Gemi İnşa Yan Sanayisini de analiz etme ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle bu çalışmada Gemi İnşa Sanayisinin analizi üç başlık altında yapılmıştır.

2.2.3.1. Gemi İnşa Sanayisinin Analizi :

2002 yılında 37 adet olan tersane sayısı, 2015 yılı Nisan ayı itibariyle 87'ye ulaşmıştır. Tersanelerimiz Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmakla birlikte 52 adet yatırım aşamasında olan tersane de mevcuttur.[4] Ancak 2008 yılı son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılı son çeyreğine kadar kuvvetli şekilde hissedilen Küresel Ekonomik Kriz pek çok sektörde olduğu gibi Gemi İnşa Sektörünü de negatif yönde etkilemiş, sipariş sayılarında düşüş hem istihdam hem de yeni yatırım ve modernizasyon çalışmalarının iptali ya da ertelenmesine sebep olmuştur.

Gemi İnşa Sanayi desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

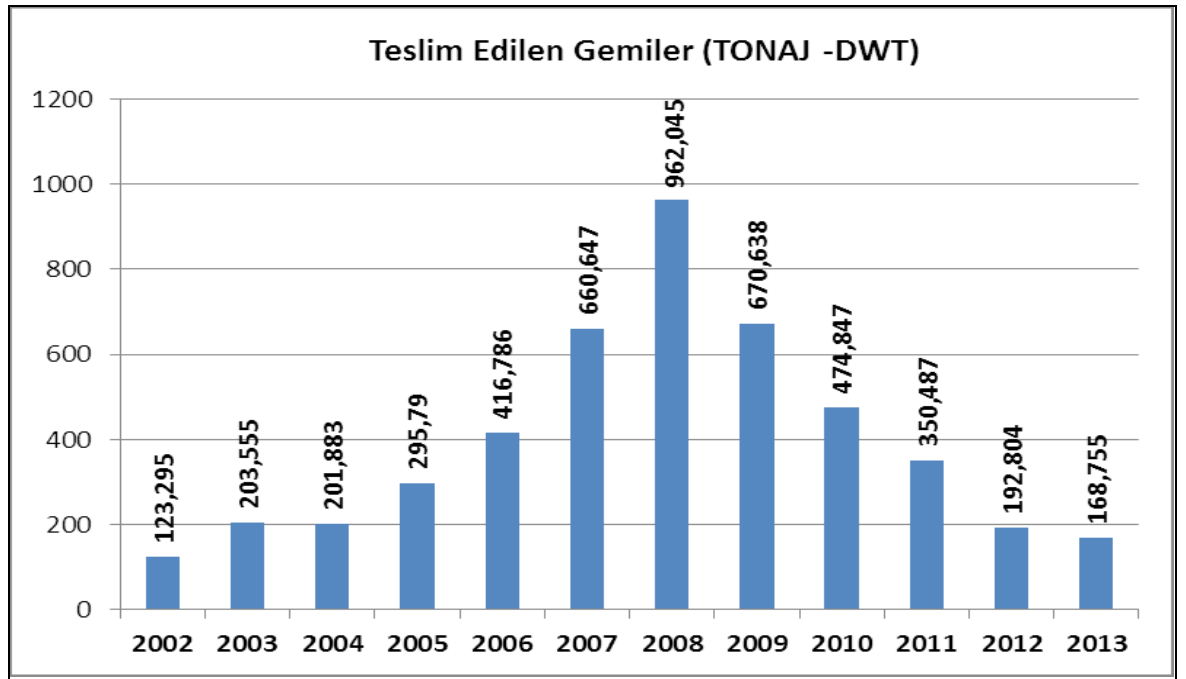
- Bağılı yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturan,
- Döviz girdisi sağlayan,
- Bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran,
- Bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan,
- Bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten,

Yan Sanayisi ile birlikte önemli bir istihdam potansiyeli yaratan ağır bir sanayi koludur.

Türkiye’de faal durumda bulunan tersanelerin bir kısmı, halen tevzi ve modernizasyon çalışmalarını sürdürmektedir. Ancak küresel ekonomik kriz nedeniyle bankaların tersaneler üzerindeki yaptırımları, tersanelerin tevsi ve modernizasyon projelerini askıya alma sürecini başlatmış, bir kısım yatırımlarının ise ertelenmesine ya da ötelenmesine neden olmuştur.

Yeni Gemi İnşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir. 2013 yıl sonu itibariyle tersanelerimiz 20 adet gemiyi teslim etmiştir. Teslim edilen gemilerin toplam tonajı 168.755 DWT’dur. [4]

Şekil 1 : Teslim Edilen Gemiler (Tonaj-DWT) [10]

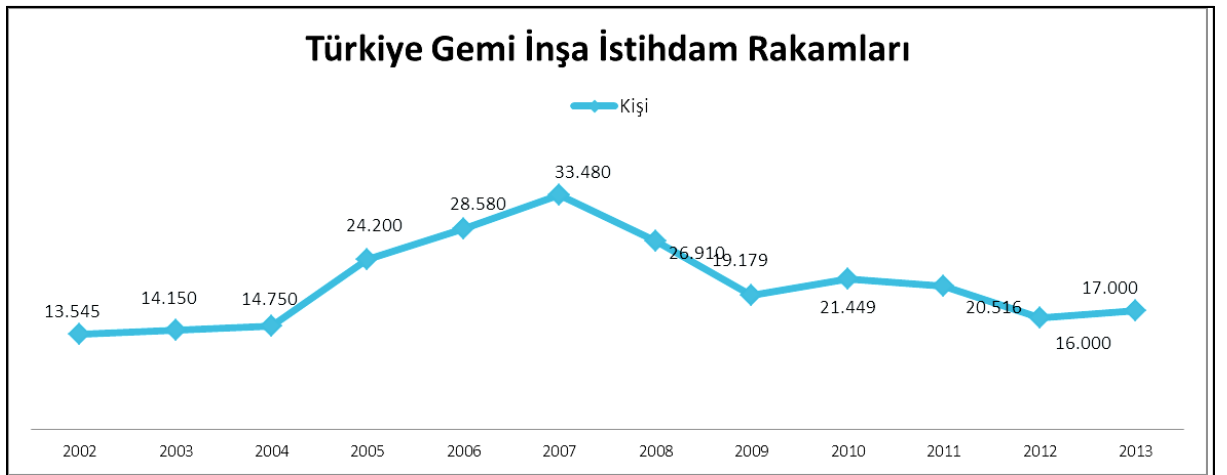


Şekil 2 : Yıllara Göre Bakım-Onarım Rakamları [10]



Kriz birçok sektörde olduğu gibi Türkiye Gemi İnşa Sanayi'ni de olumsuz yönde etkilemiştir. Bu sürecin ülke menfaatleri doğrultusunda yönetilebilmesi Türkiye Gemi İnşa Sanayi'ne yönelik alınacak tedbirlerinin acilen sağlanmasıyla mümkün olabilecektir. İstihdama büyük katkı sağlayan Tersanelerimizde doğrudan istihdam edilen personel 2007 yılında 33.480 iken ekonomik krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ile 2013 yılında 17.000'e gerilemiştir. [10]

Şekil 3 : Türkiye Gemi İnşa İstihdam Rakamları [10]



Türkiye tersanelerinde 2008 yılından bu yana alınan siparişler yok denecek kadar azdır. Türk Tersanelerinin sipariş kayıtları incelendiğinde Ocak 2014 itibariyle 376.854 DWT'lik 53 adet gemiden ibaret olduğu görülmektedir.

Tablo 15: Faal Durumdaki Tersaneler [10]

ŞEHİR	Tersane Adı
İSTANBUL	
1	Erkal Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.
2	Gemsan Gemi ve Gemi İşlet. San. Ve Tic. Ltd. Şti.
3	Hidrodinamik Gemi San. ve Tic. A.Ş.
4	Gemak Gemi İnşaat Sanayi ve Tic.A.Ş.
5	Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.
6	Şahin Çelik Sanayi A.Ş.
7	Yıldırım Gemi İnş Sanayi A.Ş.
8	İstanbul Denizcilik Gemi İnş san.
9	Anadolu Deniz İnşaat Kızakları San. ve Tic. A.Ş.
10	Deniz Endüstrisi A.Ş.
11	Türkter Tersane ve Deniz İşlet. A.Ş.
12	Yıldız Gemi ve Makine San. Tic. A.Ş.
13	Çelik Tekne Sanayi ve Ticaret A.Ş.
14	RMK Marine Gemi Yapım San.
15	Sedef Gemi İnşaatı A.Ş.
16	Tuzla Gemi Endüstrisi A.Ş.
17	Selah Makine ve Gemicilik End. A.Ş.
18	Dearsan Gemi İnşaat Sanayi A.Ş.
19	Ada Denizcilik ve Tersane İşlet. A.Ş.
20	Torlak Denizcilik Sanayi ve Tic. A.Ş.
21	Yardımcı Gemi İnş A.Ş.
22	Çeksan Gemi İnş San. Ve Tic. A.Ş.
23	Gisan Gemi İnş San. ve Tic. Ltd. Şti.
24	Torgem Gemi İnş. Sanayi ve Tic. A.Ş.
25	Dentaş İnşaat ve Onarım San. A.Ş.
26	Çindemir Mak. Gemi Onarım ve Tersanecilik A.Ş.
27	Dalsan Liman İnş., Tarama, Gemicilik San.
İZMİT	
1	Türker Gemi Yapımı ve Sanayi Ticaret A.Ş.
2	Soli Gemi İnş San. ve Tic. A.Ş.
3	TVK Gemi Yapım. San. Tic. A.Ş.
4	Marmara Tersanesi A.Ş.
5	Um Deniz Sanayi A.Ş.
6	Uzmar Gemi Yapım Sanayi A.Ş.

YALOVA	
1	NACİ SELİMOĞLU Deniz İşletmeciliği Tic. A.Ş.
2	SELTAŞ Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.
3	YAŞARSAN Gemi İnşa San. ve Tic. Ltd.Şti.
4	ALTINTAŞ Mermer ve Tersanecilik San. ve Tic. A.Ş.
5	KURBAN Gemi İnşa İnş. San. ve Tic. Ltd.Şti.
6	CEMRE Mühendislik Gemi İnşa San. ve Tic. Ltd.Şti.
7	AYKIN Tersanecilik ve Taş. İnş. San.ve Tic.Ltd. Şti.
8	TÜRKOĞLU Gemi İnşa San. ve Tic. Ltd.Şti.
9	KOCATEPE Denizcilik ve GemiİNŞA San. Tic.Ltd. Şti.
10	BEŞİKTAŞ Gemi İnşa A.Ş.
11	ARIF KALKAVAN Oğulları Gemicilik A.Ş.
12	DÜZGİT Yalova Gemi İnşa San. A.Ş.
13	DEN-TA Denizcilik Tic. ve San. Ltd.Şti.
14	VBG Altınova Tersaneleri
15	Sefine Denizcilik Tersanecilik tur. San. ve Tic. Ltd. Şti.
16	Boğaziçi Tersanecilik Gemi İnşa San. Ve Tic. A.Ş.
17	Özata Yat İnşa Çekerek Bakım Onarım San.Tic.Ltd.Şti.
18	Altınova Yat İnşacılar San. ve Tic. A.Ş.
19	GİSAN Gemi İnşaa San. ve Tic. A.Ş.
20	Hatsan İnş.M.T. Gemi İnşa ve Deniz San.Tic.A.Ş.
21	Yüksel Tersanecilik
ZONGULDAK	
1	Azim Otel Turizm Deniz. Metal San. ve Tic. Ltd. Şti.
2	Ereğli Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.
3	Madenci Gemi San. Ltd. Şti.
4	Med-Yılmaz Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.
5	Umo Gemi San. Tic. Ltd. Şti.
6	Usmed Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.
7	Ustamehmetoğlu Gemi Tersanesi
8	Ustaoğlu Yat ve Gemi San. Tic. A.Ş.
ÇANAKKALE	
1	Gelibolu Gemi İnş. San. ve Tic. A.Ş.
2	İçdaş Çelik Enerji Tersane ve Ulaş. San. ve A.Ş
TRABZON	
1	Rıfki BAŞARAN Tersanesi
ORDU	
1	Karadeniz Gemi İnşa Sanayi A.Ş.
SAMSUN	
1	Terme Tersanesi A.Ş. (Terme-Samsun)
KASTAMONU	
1	Cide (Berk)Gemi ve Yat San. Tic. A.Ş
SAKARYA	
1	Gündoğdu Gemi Yan Sanayi ve Deniz Ltd. Şti

HATAY	
1	İster İsken. Liman ve Tersane İşlet. Ltd. Şti.
ADANA	
1	Akdeniz (Akbaşoğlu) Gemi İnşa

2003 yılından önce Tersanelerimiz tek parçada en fazla 16.000 DWT'lik gemi siparişi alabilirken 2007 sonunda 180.000 DWT'lik gemi siparişleri alınmaya başlanmıştır. Ancak, yaşanan ekonomik kriz nedeniyle bu gemilerin üretimi aşamasına geçilememiştir.

Türkiye Tersaneleri 2002-2008 yılları arasında ürettiği gemilerin çoğunu ihraç amaçlı inşa etmiştir. Bu gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmiştir. Özellikle küçük tonajlı kimyasal tanker üretiminde Türkiye bir marka haline gelmiştir.

2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000DWT iken 2012 itibariyle 3,67 Milyon DWT'e çıkarak 6 kat büyüme sağlanmıştır. 2006 yılındaki toplam sipariş 2,07 milyon DWT iken 2008 sonunda bu rakam 4,34 milyon DWT'e ulaşmış; ancak krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleriyle 2013 yılı sonunda 0,37 milyon DWT'e inmiştir.

Türkiye tersaneleri 2014 yılı itibariyle;

600.000 Ton/Yıl Çelik İşleme,

Proje bazında 2 Milyon DWT/YIL Yeni Gemi İnşa,

Bir defada 80.000 DWT'a kadar Yeni Gemi İnşası,

60-70 metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa,

14.6 Milyon DWT/YIL bakım onarım kapasitesine sahiptir.

Aralık 2008 'de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244 gerilemiş; Aralık 2008'de 4,34 milyon DWT olan sipariş tonajı da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17'e inmiştir. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008'den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000 DWT'lik 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanların büyük kısmının inşa başlama

tarihleri ileri bir tarihlere ötelenmiştir. 2014 yılı sonu itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri 53 adet gemiden oluşmaktadır. [10]

Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. 2014 yılı sonu verilerine göre Türkiye dünya genelinde tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında adet bakımından 6. sırada yer almaktadır.

2009 yılında yaşanan Global ekonomik kriz pek çok sektörde olduğu gibi gemi inşa sektörünü de son derece olumsuz etkilemiştir. Krizin etkilerinin kısa sürede atlatılması amacıyla firmaların özellikle bankalarla yaşadığı finans problemlerin öncelikli olarak çözülmesi gerekmektedir. İnşa edilmekte olan/ yarım kalmış gemilerin ekonomimize kazandırılması ve istihdam sağlaması amacıyla kredilerinin yeniden yapılandırılması; Tersanelere yönelik orta vadeli yatırım ve işletme kredisi için ilave fon yaratılması ve Devlet Destekleri için gerekli düzenlemelerin yapılması sorunların çözümü için büyük önem taşımaktadır. [10]

2.2.3.2. Yat İnşa Sanayi Analizi :

Yat ve tekne inşa sanayisi çok büyük katma değere sahip, istihdam sağlayabilen, ihracat oranı yüksek bir sektördür. Yat İnşa sanayi, makina, demir-çelik, ahşap, boya-kimya, elektrik, elektronik, tekstil, dekorasyon, lastik-plastik gibi çok çeşitli sanayi dalının ürünlerinin Yat İnşa tersanelerinde birleştirilmesi sonucunda üretim yapan bir sanayi dalıdır.

Yat ve tekne inşa sanayisi, içeriği ve uyguladığı teknoloji açısından gemi inşa sanayinden farklı olup gemi inşa sanayi için büyük yatırımlar, uzun süre ve deniz kenarında büyük yerlere ihtiyaç duyulurken, yat ve tekne imalat sanayi daha küçük yatırım ile daha kısa sürede ve daha küçük yerlerde faaliyet gösterebilmektedir. Büyük yatırımlar gerektirmemesine rağmen, katma değeri çok daha fazladır.

Türkiye, sahip olduğu sahilleri, yat turizmi olanakları, kültür ve tarihsel zenginliği ile, özellikle büyük ölçekli yatlar için önemli bir küresel pazar imkanı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki yapımı planlanan yeni tesisler ve limanlar içinde mega yat bağlama imkanlarının da yer alması, ileriye dönük olarak ülkemizin mega-yat turizm gelirlerinin

de artmasını sağlayacak, bu yatırımlar ülkemiz için bir kazanç ve prestij kaynağı olacaktır.

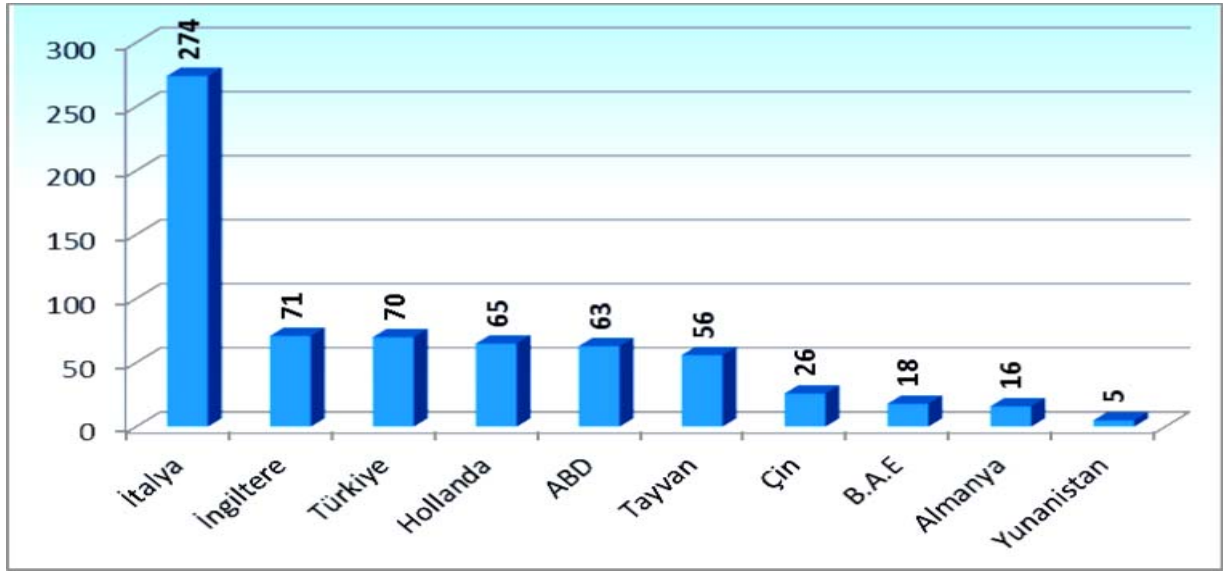
Ülkemiz yat ve tekne endüstrisinin genel olarak sahip olduğu üstünlükleri başlıklar halinde özetlersek:

- Uzun bir tarihi geçmişe sahip gemi ve tekne inşa sanayi
- Ustalık ve kalifiye işçilik, eğitimli işgücü, esnek çalışma saatleri
- Kaliteli ve uluslar arası standartlara sahip üretim
- Uygun maliyet ve işçilik ücretleri
- Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları
- Ülkemizin sahip olduğu yeterli teknolojik ve bilişim alt yapısı
- Uzakdoğu ülkelerine göre ülkemizin uluslar arası pazara yakınlığı
- Ülkemizin sahip olduğu deniz ve yat turizm kapasitesi
- Uygun iklim ve çevre şartları ve İkili beşeri ilişkiler

Bu sektördeki dezavantajlar olarak; gezi teknelerinden alınan KDV ve ÖTV'nin yüksekliğini, teknelerin motor gücüne göre her yıl alınmakta olan Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) gibi diğer ülkelerde olmayan vergileri ve teknelerin kayıt işlemlerindeki bürokratik formaliteleri sayabiliriz.

Türkiye özellikle Süper yat (30m ve üstü) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve teslim edilen süper yat adet ve uzunluğu itibariyle dünya üçüncülüğü konumuna kadar yükselmiştir.

Şekil 4: Dünya 24 metre ve üzeri Yat Siparişleri Sıralaması (Adet) [10]



2.2.3.3. Gemi Yan Sanayi Analizi:

Türkiye gemi yan sanayisi, gemi inşa sanayimizin son yıllardaki ilerlemesine paralel olarak ilerleme göstermekte fakat bazı gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemizde üretiminin olmaması nedeniyle sebebiyle tersaneler, yan sanayi ürünlerinin büyük bir kısmını ithal etmektedirler. Yan sanayinin gemi değerinin önemli bir yüzdesi (yaklaşık %20) (EMEC-European Marine Equipment Council bu oranı “gemideki ürünlerin, hizmetlerin ve sistemlerin değeri, gemi değerinin %70’inin (yolcu gemileri için %85) üzerinde” şeklinde vermektedir.) olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü yada başka bir ifade ile iki sektörün birbiriyle etkileşimi daha da iyi anlaşılmaktadır.

Gemi yan sanayi, istihdam yaratma özelliği en yüksek alt sektörlerden biri olma niteliği taşımaktadır. Japonya’da gemi yan sanayinde istihdam edilen işgücü yaklaşık 33.000, Güney Kore’de ise 65.000 kişi seviyesindedir. Avrupa’da ise gemi yan sanayinde doğrudan istihdam yaklaşık 262.000 kişidir. Gemi yan sanayi üretiminin ülkemiz genelinde küçük işletmeler tarafından gerçekleştirilmesinin taleplerin karşılanmasında sorunlar yaratmasına ek olarak, üretimde standardizasyonun olmayışı tersane taleplerinin onaylı ithal ürünlere kaymasına yol açmaktadır. [12]

Güverte donanımı, zincir, çıpa gibi üretimlerinin yerli üreticilerimiz tarafından çok iyi seviyede gerçekleştirilmesine rağmen, seyir donanımları gibi elektronik ağırlıklı ürünlerin üretimleri, dünyada birkaç büyük üreticinin tekelinde olması nedeniyle hemen hemen hiç söz konusu olmamaktadır. Ayrıca gemi inşa sektörünün temel ham maddesi olan çelik sac ve profiller konusunda da yerli üretim, teslim süreleri, ebatlar ve mukavemet standartları gibi dezavantajları nedeniyle ihtiyacın çok az bir kısmı karşılanabilmektedir.

Gemi ve yat inşa sanayisinde malzeme ve cihaz olarak kullanılan yerli üretim oranı ortalama % 35-40 oranındadır. Bu oran 1995-2004 yılları arasında ortalama %10-15 oranında gerçekleşmiş, ilerleyen yıllarda, tersanelerimizdeki düzenlemeler paralelinde ortalama %30-35'ler seviyelerine çıkmıştır. Yükselen bu oran ile yan sanayi üretimi yapan bir kısım firmalar, uluslararası rekabet kuralları ve bunların getirdiği zorunluluklar nedeniyle ürün kalitesini artırmışlar ve ürettikleri ürünlerin inşa edilen gemi ve yatlarda yaygın kullanılmasını sağlamışlardır. Halen Pendik'te Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesindeki İstanbul Tersanesi'nde MİLGEM Projesi kapsamında inşa edilen gemilerimizin yerli katkı oranı işçilik haricinde % 70'lere kadar çıkmıştır. Bütün bu gelişmeler, üretilen gemi yan sanayi malzemelerinin Türkiye Tersaneleri'nde inşa edilen gemi ve yatlar sayesinde doğrudan ihracatına imkan yarattığı gibi istihdamın artışında da etkin rol oynamaktadır.

2.2.4. Türkiye Denizcilik Sektörü Limancılık Analizi :

2.2.4.1. Liman ve İskelelerin Mevcut Durumu :

8333 kilometre kıyı şeridine sahip Ülkemizde 172 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 3 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir.

Limanlar İşletilen Kurumlar açısından 3 kısma ayrılmaktadır.

Tablo 16: Limanlar [13]

KAMU LİMANLARI	22 LİMAN
BELEDİYE LİMANLARI	23 LİMAN
ÖZEL LİMANLAR	127 LİMAN

Limanlar ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı üsler olarak ifade edilebilir. Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturan limanların da ülke ekonomisinin gelişmesindeki önemli rolü göz önüne alınarak, hizmetlerin en iyi şekilde yapılması, AB'ne entegrasyon sürecinde kısa ve uzun vadeli tüm önlemlerin alınması gerekmektedir.

Türkiye Limanları'nın Mevcut Teorik Kapasitesi aşağıdaki gibidir;

Tablo 17: Limanların Teorik Kapasitesi [13]

Yük Tipi	Teorik Kapasite
Konteyner	11.085.000 TEU
General Kargo + Kuru Dökme Yük	276.851.862 Ton
Sıvı Dökme Yük	148.900.782 Ton
Tekerlekli Yük	3.674.800 Adet

Dünya Bankası'nca yıllık olarak yayımlanan "Doing Business" raporunda dünyadaki 185 ülke 10 kriter göz önüne alınarak "iş yapma kolaylığı" açısından sıralanmaktadır. Sıralamada kullanılan kriterler; işe başlama, inşaat ruhsatı alabilme, elektrik bağlatabilme, mülkiyet kaydının yapılabilmesi, kredi alma kolaylığı, yatırımcıların korunması, ödenen vergiler, sınır ötesi ticaret imkanları, yapılan iş sözleşmelerinin uygulanabilirliği ve iflastan kaynaklanacak sorunların çözümü gibi iş yapmayı kolaylaştırıcı unsurlardan oluşmaktadır.

Türkiye'nin Doing Business raporunda sıralamasını belirleyen 10 kriter göz önüne alınarak yapılan sıralamalar aşağıdaki gibidir;

Tablo 18: İş Yapma Kolaylığı Sıralaması [14]

Kriter	Türkiye Sıralaması	En İyi Ülkeler
İşe Başlama	72	Yeni Zelanda
İnşaat Ruhsatı Alma	142	Hong Kong
Elektrik Bağlatma	68	İzlanda
Mülkiyet Kaydı	42	Gürcistan
Kredi Alma	83	İngiltere
Yatırımcının Korunması	70	Yeni Zelanda
Vergi Ödeme	80	Birleşik Arap Emirlikleri
Dış Ticaret Yapabilme	78	Singapur
Sözleşmelerin Uygulanabilirliği	40	Lüksemburg
İflastan Kaynaklı Sorun Çözümü	124	Japonya

Buna göre Türkiye’de yeni işe başlayan şirketlerin karşılaştıkları en önemli sorun inşaat ruhsatı alabilmektedir. Türkiye bu konuda 185 ülke içinde ancak 142. sırada bulunmaktadır. Bu önemli sorun Türkiye ortalamasını olumsuz etkilemektedir. Benzer şekilde işletmelerin iflas etmeleri durumunda ortaya çıkan sorunların çözümünde Türkiye 124. sırada yer almaktadır. Diğer yandan mülkiyet kaydı, sözleşmelerin uygulanabilirliği, işe başlama kolaylığı ve yatırımcıların korunması gibi konularda Türkiye ilk 72 ülke içinde yer almaktadır.

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de limancılık sektörü çok dinamik bir sektördür. Dünya ekonomisindeki gelişmeler, mal ve hizmet ticaretini doğrudan etkilemekte ve özellikle mal ticaretindeki beklentiler en önemli ulaştırma altyapıları olan limanların yatırım planlarını etkilemektedir. Mal ve hizmet ticaretine ilişkin beklentilerin orta ve uzun vadede artması liman yatırımlarının hızlanmasına yol açtığı gibi, bu beklentilerin azalması yatırımların ertelenmesine neden olabilmektedir.

Türkiye’de devlete bağlı kuruluşlara veya özel sanayi şirketlerine ait sanayi iskeleleri; Ege Bölgesi’nde Aliğa çevresinde, Akdeniz Bölgesi’nde İskenderun çevresinde ve Marmara Bölgesi’nde Ambarlı çevresi ve İzmit Körfezi’nde yer almaktadır.

Türkiye limanlarının yapılanmaları, bir yük türünde uzmanlaşmış limanlardan çok birçok farklı yük türüne hizmet verebilecek farklı ekipmanlarla donatılan çok yönlü liman özelliği göstermektedir. Bu da dünya limanlarında görülen uzmanlaşma eğilimi ile ters düşmektedir.

Türkiye limanlarının Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında rekabet edebilmeleri için yapılanmalarında değişikliklere gidilmesi ve belli yük türlerinde uzmanlaşması ve/ya konteyner taşımacılığına yönelik yeni limanların oluşturulması projeleri üzerinde durulması gerekmektedir. Marmara Bölgesi’nde yer alan özel limanlar içinde konteyner işletmeciliği konusunda uzmanlaşmış konteyner terminalleri de çoğalmakta ve yük doldurma ve boşaltma miktarlarını da hızla arttırmaktadır.

Coğrafik açıdan denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye’nin uluslararası pazarlara ulaşmasında ve ülkenin ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde, ulusal ulaştırma sisteminin son noktası olan limanlar oldukça etkilidir. Küreselleşme ile birlikte limanlar sadece bölgesel yüke hizmet veren limanlar olmaktan çıkmış ve bir bölgenin limanı olmaktan çok bölgedeki yük trafiğinin limanı olma yönünde gelişme göstermiştir. Limanlar yapılanmalarını bölgelerindeki aktarma yüklerinden daha fazla pay almak için düzenlemektedir.

Türkiye limanları, Doğu Akdeniz ve Karadeniz denizcilik hatlarında stratejik konumda yer almakta ve Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü uluslararası ulaştırma koridorlarının kesişim noktasında bulunmaktadır. Buldukları avantajlı konum ile aktarma/transit yükleri çekebilecek özelliktedirler. Türkiye’nin her bir bölgesinde bulunan limanları farklı ulaştırma ağlarına hizmet verebilecek konumda yer almaktadır. Akdeniz ve Ege Bölgesi’ndeki limanlar, kısa sapma mesafeleri ile Akdeniz’den geçen Asya-Avrupa ana denizcilik hattının yüklerini çekebilecek konumda yer almaktadır. Özellikle Akdeniz Bölgesi’nde bulunan limanlarımız Orta Doğu ve Merkezi Asya ülkelerine ana denizcilik hattından gelen yüklerin iletilmesinde aktarma/transit limanı işlevi görebilecek konuma sahiptir. Avrupa Birliği tarafından oluşturulan Trans-Avrupa ve Pan-Avrupa ulaştırma

koridorlarının Türkiye bağlantısı ve bu koridorların Doğu'ya uzatılması açısından ise Marmara Bölgesi'ndeki limanların önemi büyüktür. Türkiye'ye ulaşan Pan-Avrupa 4. koridoru ile Avrupa ülkelerinden Marmara limanlarına gelen yüklerin karayolu, demiryolu veya denizyoluyla Doğu ülkelerine iletilmesi sağlanabilecektir. Denize kıyısı olmayan Merkezi Asya ülkelerinin Avrupa ile ticaretinde en önemli ulaşım alanı olan Karadeniz'deki ticaret ve taşımacılık hacminin büyümesi sonucu bölgedeki limanlarımızın önemi daha da artmıştır. Limanlarımız yoluyla Avrupa merkezli yükler Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru doğrultusunda İran ve Hindistan'a ulaştırılabilmektedir.

Ancak, limanların denizcilik hatları tarafından tercih edilmesinin tek nedeni coğrafi konum değildir. Liman operasyonlarının verimliliği, hizmet kalitesi, uygun liman altyapı ve üstyapı fonksiyonları, liman tarifeleri ve liman emniyeti de hatların dikkate aldıkları diğer etkenlerdir. Bir liman rekabet edebilmek için uygun altyapıya, kaliteli işgücüne ve yüksek teknolojiye sahip olabilir; ancak hizmet sunduğu art alana ulaşımında karayolu ve demiryolu bağlantıları yetersiz ise bunların hiçbir önemi kalmayacaktır.

Bu açıdan bakıldığında özel sektör tarafından işletilen limanların demiryolu bağlantısına sahip olmayışı en önemli altyapı eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle konteyner trafiğinde % 86 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması, kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanılamamasına yol açmaktadır. Halbuki demiryolu ulaşımı konteynerin deniz dışındaki ulaşımı için en ideal taşıma modlarından birisidir.

Türkiye'de yaklaşık olarak elleçlenen konteynerin % 64'lük ve genel kargonun da % 40'lük bölümü Marmara Bölgesinde gerçekleşmektedir. Bölgede demiryolu bağlantısı olan liman sayısına baktığımızda Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Akport limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliğa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır.

Türkiye limanlarının yönetimi ve idaresinin, farklı kuruluşlar tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Limanın her bir işlevi o konuda yetkili bakanlıklar ve birimler tarafından üstlenilmiştir. Türkiye'de limanların idaresi ve yönetimi ile ilgili

başlıca kuruluşlar şunlardır: Ulaştırma Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ), Belediyeler, Polis Teşkilatları, Göçmen Büroları.

Bu kuruluşlar arasında zaman zaman zayıf koordinasyona ve otorite çatışmalarına rastlanmaktadır. Türkiye’de limanlarda yatırım, operasyon ve idare süreçlerinde çok karmaşık bir sistem görülmektedir. Limanlarla ilgili tek bir sorun bile birden fazla kuruluşu ilgilendirmekte, bu da karar verme sürecinde problemlere neden olmaktadır

Tablo 19: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Limanlarının Yıllık Kapasiteleri [15]

	RIHTIM		YILLIK	GEMİ KABUL	DEPOLAMA	KONTEYNER	YOLCU KABUL
LİMANLAR	UZUNLUĞU	DERİNLİK	ELLEÇLEME	KAPASİTESİ	KAPASİTESİ	KAPASİTESİ	KAPASİTESİ
	(Metre)	(Metre)	(Bin Ton/Yıl)	(Adet/Yıl)	(Bin Ton/Yıl)	(Teu/Yıl)	(Kişi/Yıl)
İSTANBUL	1.386,00	(-8,-12)	-	3.950	-		3.860.000
ÇANAKKALE	90,00	(-6,-7)	300	365	-		110.000
KABATEPE	295,00	(-4,-5)	-	365	-		90.000
GÖKÇEADA	900,00	(-6,-7)	400	700	200		200.000
(Kuzu Limanı)							
GÖKÇEADA (Uğurlu İskelesi)	76,00	(-6,-8)	-	365	-		-
TEKİRDAĞ	2.100,00	(-8,-12)	3.000	2.000	-	300.000	-
KEMERKÖY	135,00	(-12)	-	-	-	-	-
TOPLAM	4.982,00		3.700	7.745	200	300.000	4.260.000

Tablo 20: TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri [16]

Limanlar	Rıhtım Uzunluğu	Liman Alanı (*1000 m2)	Max. Draft (m)	İşçi Sayısı	Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/yıl)	Yük Elleç. Kapasitesi (*1000 Ton/Yıl)	Rıhtım Kapasite (*1000 Ton/Yıl)	Konteyner Rıh.Ekip. Kapasitesi (*1000 TEU)	Stoklama Kap. (*1000 Ton/Yıl)	
									Karışık Eşya	Kont.
Haydarpaşa	2765	320	-12	600	2651	5889	8558	407	689	269
İzmir	3386	525	-13	682	3640	6419	11100	549	884	343
Derice	1092	366	-15	308	862	2288	2991	40	2984	100
TOPLAM	7243	1211	40	1590	7153	14596	22649	996	4557	712

Tablo 21: Özel Limanlar Listesi [13]

- 1) ALIDAŞ ALANYA LİMANI
- 2) ANTALYA LİMANI SERBEST BÖLGE RIHTIMI
- 3) ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI
- 4) MOİL ŞAMANDIRA PLATFORMU
- 5) ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. (PORT AKDENİZ)
- 6) POAŞ ANTALYA ŞAMANDIRA TERMİNALİ
- 7) AKÇANSA ÇANAKKALE LİMANI
- 8) BAGFAŞ İSKELESİ
- 9) PORT OF BANDIRMA
- 10) BORUSAN LİMANI
- 11) BP GEMLİK İSKELESİ
- 12) GEMLİK GÜBRE LİMANI
- 13) GEMPORT
- 14) RODA LİMAN DEPOLAMA VE LOJİSTİK İŞLETMELERİ A.Ş.
- 15) İÇDAŞ İSKELESİ
- 16) DOLAMİT MADENCİLİK RIHTIMI
- 17) ÖZGÜMÜŞ MADENCİLİK RIHTIMI
- 18) ASYAPORT
- 19) AUTOPORT LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
- 20) AKÇANSA AMBARLI LİMANI
- 21) AMBARLI DEPOLAMA TESİSLERİ
- 22) ANADOLU ÇİMENTO TESİSLERİ
- 23) SET ÇİMENTO SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
- 24) AYGAZ LPG DEPOLAMA VE DOLUM TESİSLERİ
- 25) ÇEKİSAN ÇEKMECE DEPOLAMA
- 26) KUMPORT LİMANI
- 27) MARDAŞ
- 28) MARPORT

- 29) PETROL OFİSİ HARAMİDERE TESİSLERİ
- 30) TOTAL HARAMİDERE İSKELESİ
- 31) ANADOLU YAKASI KUMCULARI İSKELELERİ
- 32) MOBİL OIL SERVİBURNU İSKELESİ
- 33) PETROL OFİSİ ÇUBUKLU TESİSLERİ
- 34) ZEYPORT
- 35) AKÇANSA YALOVA ÇİMENTO TERMİNALİ İSKELESİ
- 36) AKSA AKRİLİK KİMYA SANAYİ A.Ş.
- 37) AKTAŞ TERMİNALİ
- 38) ALEMDAR DİLİSKELESİ
- 39) ALTİNTEL İSKELESİ
- 40) AYGAZ YARIMCA DOLUM TESİSİ
- 41) ÇOLAKOĞLU METALURJİ TESİSLERİ
- 42) DİLER LİMAN TESİSLERİ
- 43) EVYAP DENİZ İŞLETMECİLİĞİ LOJİSTİK VE İNŞAAT A.Ş.
- 44) FORD OTOSAN YENİKÖY İSKELESİ
- 45) GÜBRETAŞ TESİSLERİ
- 46) HABAŞ TERMİNALİ
- 47) İGSAŞ İSTANBUL GÜBRE SANAYİ A.Ş.
- 48) EFESAN PORT
- 49) KIZILKAYA LİMANI
- 50) KORUMA KLOR ALKALİ SAN. VE TİC. A.Ş.
- 51) KROMAN ÇELİK LİMAN TESİSLERİ
- 52) LAFARGE ASLAN ÇİMENTO İSKELESİ
- 53) LİMAŞ İZMİT TERMİNALİ
- 54) MARMARA TRANSPORT İSKELESİ
- 55) MİLANGAZ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
- 56) NUH ÇİMENTO SAN. A.Ş. (NUHPORT)
- 57) OPAY PLATFORM İSKELESİ
- 58) PETLINE PLATFORMU
- 59) PETROL OFİSİ DERİNCE İSKELESİ
- 60) POLİPORT
- 61) SEDEF KONTEYNER TERMİNALİ VE LİMAN İŞLETMELERİ
- 62) SHELL DERİNCE TESİSLERİ
- 63) SOLVENTAŞ
- 64) TOTAL GEBZE TERMİNALİ
- 65) TURKUAZ İSKELESİ
- 66) TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİ TESİSLERİ
- 67) TÜPRAŞ KÖRFEZ SIVI YÜK İSKELESİ
- 68) YALOVA ELYAF İSKELESİ
- 69) YARIMCA ROTA LİMANI
- 70) DP WORLD YARIMCA LİMANI
- 71) ERDEM EREĞLİ ÇİMENTO ÖZEL LİMANI
- 72) ERDEMİR LİMANI
- 73) EREN HOLDİNG LİMANI
- 74) BÜTANGAZ TERMİNALİ
- 75) OPET MARMARA TERMİNALİ İSKELE VE PLATFORMU
- 76) AKPORT

- 77) MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSLERİ
- 78) ÇAYIROVA CAM SANAYİ İSKELESİ
- 79) GİSAŞ TUZLA İSKELESİ
- 80) U.N. RO-RO PENDİK LİMANI
- 81) YILPORT
- 82) AKDENİZ KİMYA NEMPORT LİMANI
- 83) EGE ÇELİK LİMANI
- 84) EGE GÜBRE LİMANI
- 85) EGE GAZ LNG TERMİNALİ
- 86) HABAŞ İSKELESİ
- 87) BATIÇİM A.Ş. BATI LİMAN TESİSLERİ
- 88) İDÇ LİMANI
- 89) PETROL OFİSİ ALİAĞA TESİSLERİ
- 90) TOTAL OIL İSKELESİ
- 91) TÜPRAŞ LİMANI
- 92) PETKİM LİMANI
- 93) BODRUM CRUISE PORT
- 94) GÜLLÜK GEMİ YANAŞMA İSKELESİ
- 95) ÇEŞME LİMANI
- 96) DİKİLİ İSKELESİ
- 97) MOPAK İSKELESİ
- 98) KUŞADASI YOLCU LİMANI
- 99) MARMARİS LİMANI
- 100) LİMAKPORT İSKENDERUN
- 101) TOROS CEYHAN TERMİNALİ
- 102) ADVANSA SASA POLYESTER TESİSLERİ
- 103) ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI
- 104) GÜBRETAŞ SARISEKİ İSKELESİ
- 105) İSDEMİR LİMANI
- 106) DELTA PETROL LİMANI
- 107) ORHAN EKİNCİ İSKELESİ
- 108) YAZICI İSKELESİ
- 109) ATAŞ TERMİNALİ
- 110) MERSİN LİMANI
- 111) MMK ATAKAŞ DÖRTYOL LİMAN İŞLETMESİ
- 112) MESBAŞ RIHTIMI
- 113) SAMSUNPORT
- 114) TOROS TARIM SANAYİİ SAMSUN LİMAN İŞLETMESİ
- 115) SÜRSAN ŞAMANDIRASI
- 116) ORDU LİMANI
- 117) AYGAZ ŞAMANDIRALARI
- 118) PETROL OFİSİ ŞAMANDIRALARI
- 119) TOTAL OIL ŞAMANDIRASI
- 120) YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SAN. ŞAMANDIRASI
- 121) SİNOP LİMANI
- 122) GİRESUN LİMANI
- 123) PARK DENİZCİLİK HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
- 124) RİPORT

- 125) ÜNYE ÇİMENTO TESİSİ LİMANI
 126) POAŞ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
 127) TRABZON LİMANI

Şekil 5: Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları [13]



2.2.4.2. Türk Limancılığının Analizi :

2000 yılından sonra arka arkaya çıkarılan kanun, yönetmelik, tebliğler ile limanlara düzenlemeler getirilmeye çalışılmış ama bunları uygularken problemler ortaya çıkmış ve mevzuatın nasıl uygulanacağı konusunda bir kargaşa yaşanmıştır. Buna paralel olarak 2008-2010 yılı arasındaki kriz etkileri hariç, Türkiye'nin ihracat/ithalat hareketleri de artmıştır. Yük artışına karşılık limanların mevcut kapasitelerinin artırılması için yapılan çalışmalar devam etmektedir. Yeni nesil gemilerin ebatlarındaki büyümeye karşılık limanların da bu tür gemilere hizmet verebilecek yapıya dönmesi gereklidir. Ancak bu şekilde elleçleme rakamları artacak ve operasyonlar daha hızlı olabilecektir.

Limancılık Sektörü ticaret hacmi ve ekonomik parametrelerden doğrudan etkilenmekle birlikte, mevcut durumda tüm dünyada etkisi süren global krizin sonuçlarından da pay almaktadır. Türkiye ölçeğinde değerlendirmeye aldığımızda; Türkiye ekonomisinin pozitif yönde gelişme potansiyeli, artan liman yatırımları, ve konteynerize yüklerin hacmindeki artış trendi sektörün ivmelenecek büyüyeceğine olan inancı

desteklemektedir. Bu olumlu göstergelerle birlikte, daha önceden master plan dahilinde değerlendirmeye alınmamış liman yatırımlarının atıl kapasite ve verimsizliğe neden olması, sektörün kamu kurumları ile dönem dönem mali ve idari sıkıntılar yaşaması, lojistik sektörünün bir bütün olarak ele alınması gerekliliği, liman yatırımlarıyla birlikte destek verecek arka plan lojistik ağının eksikliği, mevcut durumda Türkiye limancılığına dair geliştirilmesi ve desteklenmesi gereken unsurlardır.

Limanlar dünyadaki ekonomik gelişmelerden etkilenen yapıya sahip olduğundan finansal yapısı güçlü olan limanlarda kriz durumlarında yatırım yapmak avantajlı olmakta, ancak mevcut bürokrasinin çıkardığı engeller, bunların neden olduğu yatırım süreçlerinde yaşanan zaman ve maddi kayıplar rekabet koşullarını zorlaştırmaktadır. Bu kapsamda yatırım süreçlerindeki maliyetlerin düşürülmesi ve bürokratik engellerin neden olduğu zaman kayıplarının önüne geçilerek aynı maliyetle daha fazla iş üretimi (verimlilik) çalışmaları da ön plana çıkmaktadır.

Türk limancılığının altyapı, mevzuattan kaynaklanan yatırım/genişleme girişimlerinin yapılamaması, modernizasyon (ekipman, işletim otomasyonları) ve özellikle denizyoluyla dış ticaret bağlantıları konularında yetersiz durumda olduğu görülmektedir.

Gümrük, belediye ve diğer bağlı kamu kuruluşlarının mevcut limancılığa bakışı ve kısıtlamaları liman kapasitesini düşürmektedir. Transit yük konusunda coğrafi ve stratejik konumu düşünüldüğünde Türk limanları bölge rekabetinde daha etkili olabilir. Kamu ile özel sektör arasında liman yatırımlarına ayrılan kaynakların kullanılması hususunda mutakabat bulunmamaktadır. Kamu bu konuda özel sektörü dikkate almadan çalışma yapmaktadır.

Türk limancılığı şu anda deniz taşımacılığındaki artışa bağlı olarak bir toparlama dönemi yaşamaktadır. Ancak liman sektörünün de bu toparlanma dönemini iyi değerlendirmesi, örneğin; personel eğitimi, modernizasyon, ARGE faaliyetleri, kalifiye eleman yetiştirmek konularında etkin olması önemlidir. Birçok liman sadece gelir gider odaklı planları düşünmektedir ve bu durum normaldir. Liman sahalarının çevresi genellikle ev ve işyerleri ile sarılmış olup gelişme yönünde (özellikle arka plan)

sıkıntılar yaşanmaktadır. Kamu ve yerel İdarelerin bu konuda limanları daha destekleyici politika oluşturmalarıdır.

Mevcut haliyle Türkiye’de limancılık sektörü süratle anlaşılmaya ve büyümeye devam etmekte olup, yine de önümüzdeki yıllar için kapasite yetersizlikleri ortaya çıkabilecek gibi görünmektedir. Özellikle deniz tarafına doğru büyüme imkanlarının kısıtlı olması ve kara taraflarında genelde engebeli araziler bulunması Türk Limanlarının büyümesine engel olan faktörlerdir.

2.2.5. Deniz Turizminin Analizi :

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile, onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri DENİZ TURİZMİ olarak tanımlanmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de Deniz Turizmi, talebin en yüksek olduğu turizm dallarından birisidir

Ülkemizde Deniz Turizmi gelirleri, turizm gelirlerinin yaklaşık %20’sini oluşturmaktadır. Yine çok eski yıllarda başlayan dalış turizmi, teknolojik gelişmeye paralel olarak su üstü sporlarının da eklenmesiyle önemli bir turizm sektörü haline gelmiştir. Günümüzde teknelerimiz ise, özellikle turizm merkezlerimizde sayıları binlerle ifade edilen bir filo oluşturmuştur.

Tüm bu sektörlerimizin, özellikle Antalya, Muğla (Fethiye, Marmaris, Bodrum) ve İzmir sahil şeridinde hızla gelişimi sonucunda yürürlükteki Yat Turizmi Yönetmeliği’nin sektörün ihtiyaçlarına cevap veremeyecek hale gelmesi sebebiyle Deniz Turizmi Sektörü, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile işbirliği içinde hazırlanmış olduğu 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’nun Deniz Turizmi ile ilgili maddelerinde yapılması istenen değişiklik taslağı 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete’de Yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Turizm Teşvik Kanunu İle;

1- “Yat Turizmi” olan sektörün adı “Deniz Turizmi” olarak değişmiş ve genişlemiştir.

2- “Kruvaziyer Gemileri” ve “Kruvaziyer Limanları” kanun kapsamına alınmıştır.

3- “Günübirlik Gezi Tekneciliği” Kanun kapsamına girmiştir.

4- Yabancı bayraklı yatların (kruvaziyer gemilerin) karasularımızda kalma süreleri 2 yıldan 5 yıla çıkartılmıştır.

Deniz turizmindeki gelişmeler insanların denizden yararlanma imkanlarını arttırmış ve çeşitlendirmiştir. Önceleri elit bir kitlenin spor, denize dönük eğlence ve dinlenme aracı olarak kabul edilen yatçılık uluslararası turizm hareketlerinin bir parçası haline gelmiştir.

Dünya yat turizminin odaklaştığı önemli bölgelerden biri olan Akdeniz çanağı, gerek ticari gerekse amatör yatçılar için de cazibesini her geçen gün arttırmaktadır. Deniz turizmindeki bu gelişmeler Akdeniz’in en temiz ve en güzel kıyılarına sahip tarihten izler taşıyan bozulmamış koylara sahip ülkemizi de olumlu yönde etkilemiştir.

Ülkemizde 80’li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisi ile genel turizm sektörü içerisinde önemli yer tutmaktadır.

Küçük teknelerle günübirlik geziler veya kısa yatılı geziler şeklinde başlayan Yatçılık Türkiye’de diğer turizm çeşitlerine oranla uzun bir geçmişe sahip olmasına rağmen son on yılda kitle turizminin bir parçası olarak binlerce yatlık filo halinde hızlı bir gelişme göstermiştir. Özellikle geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen ahşap yatlarımızın (guletlerimiz) oluşturduğu Mavi Yolculuk filomuz dünyada ilk ve tek olup, Mavi Yolculuk ülkemizin dünya turizmine hediye ettiği özgün bir turizm dalı olmuştur.

Yat yatırım ve işletmeleri, yat limanı yatırım ve işletmeleri sportif amaçlarla yapılan aletli dalış aktiviteleri, su sporları, amatör denizciliğe ilişkin faaliyetler ve deniz araçlarıyla yapılan günübirlik geziler bünyesinde toplayan deniz turizmi hizmet ticareti uluslararası alanda kapasitesini her geçen gün arttırmaktadır.

Turizmi Teşvik Kanunu ve bu kanuna paralel olarak Yat Turizmi Yönetmeliği yerine Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayımlanarak yürürlüğe giren “Deniz Turizmi Yönetmeliği”nin sağladığı ortamda gelişen deniz turizmi turizm girdilerinde yaklaşık % 20’lik paya sahip bir sektör haline gelmiştir.

2.2.5.1. Deniz Turizm Sektörünün Önemli Bölümleri :

2.2.5.1.1. Aracı İşletmeciliği :

Ülkemize gelen turistler, “bareboat” (mürettebatsız) ya da mürettebatlı tekneler kiralarak kıyılarımızda gezinti yapma imkânına sahiptir. Mürettebatlı teknelerin büyük bir kısmı olan “gulet”ler ise ülkemize özgü bir seyahat ve tatil türü olan “Mavi Yolculuk” turizmini yaratmıştır. Bu konuda; gerek turistlerin can ve mal güvenliği, gerek deniz kirliliği, gerekse haksız rekabetin önlenmesi ve mavi yolculuğun geleceğinin güvence altına alınması için ciddi bir kontrol sistemine ve yeni uygulanabilir kurallara ihtiyaç vardır. Yat bağlama kapasitemizin artırılması için yetkilerin tek elde toplanması sağlanmalı ve bürokrasi hızlandırılmalıdır. Yat işletmeciliği özendirilmeli ve mevzuattan arındırılmalıdır.

Bunun yanı sıra, yat imalatçılığı özendirilmeli, Avrupa normlarında üretim için eğitim ve altyapı sağlanmalıdır. Türklerin ve yabancıların, Türkiye’de imal edilmiş, Türk bayraklı yat satın almaları özendirilmelidir. İtalya’da yat imalatı endüstrisi bu şekilde gelişmiştir. Ne yazık ki, Türkiye’de yüzde yüz yabancı sermayeli her türlü yatırım yapılabilirken, yabancıların Türk bayraklı yat sahibi olmaları imkânsızdır.

Tablo 22: Yat ve Yatak Sayıları [17]

	İşletme Sayısı	Yat Sayısı	Yatak Sayısı
Turizm İşletme Belgeli Türk Bayraklı Ticari Yatlar	857	1.529	15.312
Turizm İşletme Belgeli Yabancı Bayraklı Yatlar	26	871	6.911
GENEL TOPLAM	883	2.400	22.223

2.2.5.1.2. Marina / Yat Limanı İşletmeciliği :

Akdeniz Çanağı'nda yüzbinlerce yat bulunmakta ve bu rakam her yıl artmaktadır. Türkiye'de günümüzde binlerce yat bulunmasına rağmen, Artvin-Samandağ arasında sadece 21,000 yat bağlama kapasitesi mevcuttur. Bu durum, 8333 km kıyısı olan ülkemiz için yetersizdir.

İtalya'nın 6500 km. uzunluğundaki kıyılarında 380, İspanya'nın 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 96, Hırvatistan'ın 5835 km uzunluğundaki kıyılarında 50 adet marina varken, her yönü ile çok daha güzel, değişik, zengin 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise sadece 46 adet marina bulunmaktadır.

Dünya genelinde 19.000 adet marina/yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 5000 adet marina/yat limanı mevcuttur.

Ülkemiz kıyılarında 2002 sonu itibariyle 25 adet marina varken, 2014 Yılı sonu itibariyle bu rakam 46 adete (6'sı Belediyelere ait Belgesiz Yat Limanı) ulaşarak 8 yılda %94'lük bir artış sağlanmıştır.

Tablo 23: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Turizm İşletmesi Belgeli

Yat Limanları [17]

LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
			DENİZDE	KARADA
1-Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Kuşadası / AYDIN	310	-
2-Ataköy Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Ataköy / İSTANBUL	700	40
3-Türkiz Kemer Marinası	3 Çıpalı Yat Limanı	Kemer / ANTALYA	150	150
4-Altinyunus Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	90	60
5-Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	676	122
6-Club Marina	Yat Yanaşma Yeri	Göcek / MUĞLA	121	-
7-Çelebi Marina	Tali Yat Limanı	ANTALYA	200	150
8-Kumlubükü Yat Club	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris / MUĞLA	10	-
9-Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Turgutreis/MUĞLA	455	100
10-Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye/MUĞLA	230	-
11-Milta Bodrum Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Bodrum/MUĞLA	348	50
12-My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/MUĞLA	67	15
13-D-Marin Didim Yat Limanı	5 çıpalı Yat Limanı	Didim/AYDIN	576	600
14-D-Marin Port Göcek Marina	3 çıpalı Yat limanı	Fethiye/Muğla	379	-
15- Alaçatı Yat limanı	3 çıpalı Yat limanı	Çeşme/İZMİR	260	100
16- Marintürk Göcek Village Port	Tali Yat Limanı	Göcek-Fethiye/MUĞLA	116	200
17-Yalova Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	YALOVA	240	80
18-Alanya Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Alanya/ANTALYA	287	160
19-Teos Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Seferihisar/İZMİR	480	80
20- Port Iasos	Rıhtım ve İskele	Milas-MUĞLA	100	-
TOPLAM			5795	1907

Tablo 24: Turizm İşletmesi Belgeli Yat Çekek Yerleri [17]

LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
			DENİZDE	KARADA
1-Ayvalık Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Ayvalık /BALIKESİR	-	140
2-Albatros Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA	40	48
3-Yat Lift	Yat Çekek Yeri	Bodrum/MUĞLA		400
4-Ağanlar Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum/MUĞLA	-	200
5-Göcek Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Fethiye/MUĞLA	-	156
TOPLAM			40	944

Tablo 25: Turizm Yatırımı Belgeli Yat Limanları [17]

LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
			DENİZDE	KARADA
1-Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Turgutreis / MUĞLA	40	12
2-Meersea Körmen Yat Limanı	Yat Limanı	Datça / MUĞLA	246	56
3-Martı Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş.	Tali Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	301	70
4-Kalkedon Marina	Tali Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	200	200
5-Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu / İSTANBUL	1000	100
6-Mandalya Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Milas / MUĞLA	50	-
7-Çeşme Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	377	100
8-Burhaniye Yat Limanı	4 Çıpalı yat Limanı	Burhaniye / BALIKESİR	210	100
9-Skopea Marina	Rıhtım ve İskele	Göcek / MUĞLA	80	-
10-West İstanbul Marina	5 çıpalı Yat Limanı	Beylikdüzü / İSTANBUL	765	370
11- Palmiye İskelesi	Rıhtım ve İskele	Marmaris / MUĞLA	50	
12- Gökova Ören Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Milas / MUĞLA	200	55
13-Palmarina Yalıkavak Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	710	140
TOPLAM			4.229	1.203

Tablo 26: Turizm Yatırımı Belgeli Yat Çekek Yerleri [17]

LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
1-Marmaris Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA		703
2-Yat Marin Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA	-	352
3-Ege Yat Çekek Yeri	Çekek yeri	Milas/MUĞLA	-	15
TOPLAM				1070

2.2.5.1.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği :

Seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmdir. 1980'den beri yıllık gelişme oranı % 8'lerdedir. Hızla büyüyen kruvaziyer gemileri 3000 - 3500 turist taşımakta böylece hem kişi başına maliyetlerini düşürerek şimdiye kadar kruvaziyer almada maddi gücü olmayan turistleri de kazanmakta ve sundukları imkanlarla çok cazip bir duruma gelmektedirler.

Bugünkü kruvaziyer endüstrisi kısa (3-4 gün), uzun (15 gün ve fazlası) kruvaziyer imkanlarıyla bir çok ülkenin kentlerini gezme olanağını vermektedir.

Dünya genelinde son bir yılda 14 milyon kişi kruvaziyer gemiler ile seyahat yapmıştır. Bunun 10 milyona yakını (9,747) Amerikalı, 4 milyonu da Avrupa ve diğer ülkelerdendir. Kruvaziyerlerin çoğu Karayipler'de seyir etmektedir.

Ancak Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde bir artış görülmektedir. En büyük grup (% 48) Carnival'in sahip olduğu Carnival - Costa - Aida ve onu takip eden Caribbean (% 24) de Avrupa'dan kruvaziyer seferlerini çoğaltmaktadır. Türkiye limanları da program dahilindedir. İstatistiklere göre limanlarımıza kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların sayısı 1 milyonu aşmıştır.

2009 yılında 22,039 yatak kapasitesine sahip 12 adet yeni geminin hizmete girmesi 2010 yılında 30 adet daha yeni gemi siparişi ile kruvaziyer turizmde genel artış hızla devam etmektedir. Böylelikle artış % 30'lara erişmektedir. 15 yıl sonra 600,000 yatağa erişilebileceği değerlendirilmektedir. Bu durumda limanlarımıza gelecek olan kruvaziyer turist sayısı 3 milyona ulaşacaktır.

Ülkemize gelen turistlerin ancak %15'inin yüksek gelirli olduğu göz önüne alındığında zengin turist anlayışı alternatiflerden biri kruvaziyer turizmdir.

Son yıllarda, ülkemizin kruvaziyer sektöründeki en büyük gelişme kruvaziyer limanlarımızın birçoğunun özelleşmiş olmasıdır. Günümüz itibari ile her liman kendi trafiğini arttırmak amacıyla yenilenme ve yatırım yapma gayreti içerisinde. ISPS Code güvenlik sistemi, bu yatırımların bir bölümünü oluşturmaktadır.

Geçmişte atıl olarak değerlendirilen limanımız, ziyaretçi sayılarına bakıldığında Akdeniz limanlarıyla rekabet edebilecek duruma gelmişlerdir. Dünya çapında bu denli hızlı büyüyen bir sektörde limanlarımızın da aynı gelişmeyi yakalamak zorundadır. Akdeniz çanağında tüm ülkeler liman yatırımlarını hızlandırmışlar, rekabet güçlerini arttırmak gayreti içerisindeyler.

Tablo 27: Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2011-2013) [18]

LİMAN ADI	2011		2012		2013	
	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU
Alanya	22	25.743	22	25.743	53	40.843
Antalya	64	127.250	55	159.430	64	163.575
Anamur	4	351	1	63	0	0
Bartın	2	208	9	882	15	2.071
Bodrum	82	46.031	131	52.832	114	28.546
Çanakkale	23	4.371	25	4.184	36	7.467
Çeşme	1	89	25	4.787	54	62.741
Datca	0	0	0	0	0	0
Dikili	34	17.485	24	4.865	21	7.655
Fethiye	5	1.975	11	1.969	4	1.067
Göcek	7	1.216	6	1.038	2	252
Güllük	3	1.692	7	1.079	7	476
İskenderun	5	1.308	0	0	0	0
İstanbul	420	627.897	382	596.027	381	689.417
İzmir	262	493.533	288	552.764	190	486.493
Kaş	3	507	7	1.018	3	1.152
Kemer	0	0	0	0	0	0
Kuşadası	568	662.456	464	564.317	428	577.685
Marmaris	84	170.021	88	110.279	112	152.685
Mersin	3	416	2	774	3	1.381
Mudanya	5	922	0	0	2	414
Samsun	3	208	7	1.190	12	1.281
Sinop	9	4.088	10	3.708	16	7.460
Taşucu	4	805	4	709	0	
Trabzon	13	6.267	18	8.015	24	8.115
Tuzla	0	0	0	0	1	0
Yalova	-	-	1	0	0	0
TOPLAM	1.623	2.191.420	1.587	2.095.673	1.572	2.240.776

III. SEKTÖRÜN ÖNEMLİ SORUNLARI VE ÖNERİLER

3.1. Türk Bayrağından Yabancı Bayrağa Kaçış :

ITF (Uluslararası Ulaştırma İşçileri Federasyonu), kolay bayrak gemisi tanımını; geminin sahip olduğu ülkenin bayrağından başka bir ülkenin bayrağı altında çalıştırılan gemi olarak yapmaktadır. Milli siciline kayıt olunan devletlere ait düşük harç ve düşük senelik vergi ve ucuz istihdam ve uluslararası mevzuatın uygulanmasına yönelik kolaylık, bayrak devletince gösterilen esnek yaklaşım, birçok armatörü gemilerini kendi ülkelerinin bayrağından başka ülkelerin bayrakları altında çalıştırmaya özendirilmektedir. Kolay bayrak kavramının somutlaşması, ITF'in 1948 senesinde Oslo'da düzenlediği kongresinde kolay bayrak uygulamasına karşı yürüttüğü kampanyayla başlamıştır. Özellikle gelişmiş ülkeler tarafından yapılan liman ve bayrak devleti denetlemelerinde, deniz ulaştırmasında emniyet ve çevre korunmasıyla ilgili uluslararası kurallara uyulup uyulmadığı titizlikle denetlenmekte ise de, kolay bayrak uygulaması bir ticari gerçek olarak varlığını sürdürmektedir.

Türk dış ticaret yüklerinin taşınmasında Türk Bayraklı gemilerin 2013 yılı payı sadece %12'dir. Bahse konu problem aslında taşımacılık ve gemi kiralama kaynaklı cari açık sebebi olmaktadır. Türkiye'nin 2023 hedefleri kapsamında toplam dış ticaretinin bir trilyon doları aşacağı tahmin edilmektedir. Mevcut yerli taşımacılık payı devam ederse sadece navlunlardan kaynaklanan yıllık cari açık katkısı 20 milyar doları aşacağı değerlendirilmektedir.

Deniz Ticaret Odası tarafından yapılan çalışmalarda Türk Bayrağından Yabancı Bayrağa Kaçışa neden olan başlıca unsurlar ve teklifler müteakip maddelerde sunulmuştur.

1) SGK Prim Ödemeleri Fazlalığı :

Deniz Ticaret Odası tarafından 2015 yılında Türk Bayraklı Gemilerde SGK primlerinde belli bölümlerin alınmamasına yönelik teklif Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına gönderilmiştir. SGK Primlerinde

yapılacak düzenlemeler ile Türk Bayraklı Gemilerde istihdamın artacağı değerlendirilmektedir.

2) Yabancı Uyruklu Gemi Adamı Çalıştırma İzni Prosedürleri :

Önceki maddeye ek olarak Türk Bayraklı Gemilerde, Yabancı uyruklu personel için çalışma izni prosedürlerine kolaylık sağlanmasına yönelik teklif Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına gönderilmiştir. Yapılacak düzenlemeler ile Türk Bayraklı Gemilerde istihdamın artacağı değerlendirilmektedir.

3) Gemilerin Emniyet Belgeleri (Sertifika) Sorunları :

T/B'lı gemilerin bağlı oldukları mevzuat hükümleri gereğince sörvey ve sertifika işlemlerinin diğer bayraklara kıyasla daha hızlı sürelerde yapılır halde getirilmelidir.

4) Navlun Primi Verilmesi :

Türkiye'den yapılan ihracat taşımalarında Türk bayraklı gemilere yaptırılan taşımaların navlun bedelinin %15'ine tekabül eden miktarın ihracatçıya geri iadesi hususunda Deniz Ticaret Odası tarafında Maliye Bakanlığına ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına teklif yapılmıştır. Bu konunun ihracat yapan firmaların Türk Bayrağını tercih etmesine yönelik fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir.

5) Yurtdışı Gelişli Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Transit Geçişte Bekleme Süresinin Artırılması :

48 saat limiti, operasyonel esnekliği ve gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmali ve ufak bakım onarım vb. işlemlerin yapılabilmesini sağlayacak şekilde 1 hafta olarak belirlenmelidir.

6) Türk Tersanelerine Tamire Gelen T/B Gemiler :

Yabancı Limandan gelen ve tersaneye boş olarak girecek T/B gemilere yerli yakıt yerine transit yakıt yakma imkanı tanınmalıdır. Bu hususun maliyetler konusunda etkili olacağı ve T/B gemilerin tercih edilmesinde etkili olacağı değerlendirilmektedir.

3.2 EXIMBANK Etkinliği :

Türk Eximbank diğer adı Türkiye İhracat Kredi Bankası 21 Ağustos 1987 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulmuş, ihracatın geliştirilmesi amacı ile kredi veren bir kurumdur.

Tüm dünyada Eximbank ihraç mallarının çeşitlendirilmesi ve yeni pazarlara açılarak ihracatta pazar payının artırılması gibi temel amaçlara hizmet etmektedir.

Türkiye İhracat Kredi Bankasının temel amacı; ihracatın geliştirilmesi, ihraç edilen mal ve hizmetlerin çeşitlendirilmesi, ihraç mallarına yeni pazarlar kazandırılması, ihracatçıların uluslararası ticarete paylarının artırılması ve girişimlerinde gerekli teşviklerin sağlanması, ihracatçılar ile yurt dışında faaliyet gösteren müteahhitler ve yatırımcılara uluslararası piyasalarda rekabet gücü ve güvence kazandırılması, yurt dışında yapılacak yatırımlar ile ihracat maksadına yönelik yatırım malları üretim ve satışının desteklenerek teşvik edilmesidir.

Türkiye'de ihracatın kurumsallaşmış tek asli teşvik unsuru olan Türk Eximbank, bu amaca yönelik olarak ihracatçıları, ihracata yönelik üretim yapan imalatçıları ve yurt dışında faaliyet gösteren müteahhit ve yatırımcıları kısa, orta veya uzun vadeli nakdi ve gayri nakdi kredi, sigorta ve garanti programları ile desteklemektedir. Türk Eximbank'ın, gelişmiş birçok ülkenin resmi destekli ihracat kredi kuruluşlarından farklı olarak kredi, garanti ve sigorta işlemlerini aynı çatı altında toplamış olması, ihracatçı firmalara verilen hizmetlerde bir bütünlük oluşturulmasına imkan tanımaktadır. [4]

3.2.1. Denizyolu Taşımacılığı (EXIMBANK) :

Ülkemizin çeşitli yatırım kredileri kullanımında, Hazine kanalıyla anlaşmaların imzalanması öncesinde bir takım mekanizmalar oluşturularak Türk Bayraklı Gemilere yeni iş imkânları sağlayacak ve taşımacılığı rekabete sokarak döviz kazandırıcı bir

uygulama getirilebilmesi için çözüm önerilerinde belirtilen çeşitli kredi tiplerine göre harekete geçilmelidir.

Türkiye tarafından herhangi bir müdahale yapılmadığı takdirde Amerikan Eximbank kanalıyla finansmanı sağlanan projelerde Amerika tarafından düzenlenen ve Amerikan Bayraklı Gemilerin korunmasını sağlayan anlaşma şartı nedeniyle yükün tamamı Amerikan Bayraklı gemi kullanan şirketlere verilmektedir.

Ancak, Amerikan Eximbank anlaşmasında kredi kullanıcı ülke özel sektörün ve kamu sektörünün istekte bulunması halinde yükün %50'sinin o ülke bayraklı gemilere verilmesi mümkündür. Bu konuda Hazine'nin ilgili dairesinin koordinasyonunda bu istemin gerçekleştirilmesini sağlayacak mekanizma oluşturulmalı ve bu hususta yapılacak bir kısıtlama veya düzenlemenin çetin rekabet koşullarında pazar payını arttırmaya çalışan Türk ihracatçısına etkilerinin ilgili kurumlar, sektör temsilcileri ve birliklerin görüş ve önerileri alınarak bir karara varılmalıdır.

Buldukları ülkelerin yatırım mallarının ihracatlarını teşvik amacıyla Amerikan Eximbank gibi başta Japonya olmak üzere diğer ülkelerde de ihracat kredi kuruluşları (Fransa'da Coface, Almanya'da Hermes, İtalyan Sace vs) yine taşımacılığı kendi ülke bayraklı gemilerinin tekelinde buldurucu şartlar belirlemiştir. Bu konuda da Hazine'deki ilgili birim kredi kullanan Özel Sektör ve Kamu sektörü ile beraber bu tür projelerin taşınmasında en az %50'lik bir Türk Bayraklı taşıma payı talep etmesi faydalı görülmektedir.

Dünya Bankası Kredilerinde de CIF-FOB Farkı'nın %10 fazlasında bile kredi kullanan ülke filosunun taşıma yapması imkanı bulunmaktadır. Bu nedenle, Hazine'nin ilgili biriminin koordinasyonunda Türk Bayraklı gemilerin pay almasını teminen çalışma yapılması gerektiği yönündedir.

Yukarıdaki örnekler gibi Türk Eximbank'ın kredilendirdiği ihracata ilişkin taşımalarda aynı A.B.D.'nin, Fransa'nın ve diğer ülkelerin yaptığı gibi Türk Bayraklı Gemi Şartı'nın getirilmesi filomuza yeni iş olanakları sağlayacaktır.

3.2.2. Gemi İnşa Sanayi (EXIMBANK) :

Denizcilik sektöründe yaşanan kriz, gemi yatırıma girmek isteyen armatörlerin geçmişte kredi sağlamakta oldukları kanallardan kredi sağlama imkanlarını oldukça zorlaştırmıştır. Armatör yatırımının tamamını ya da büyük bir kısmını öz kaynakla yapmak zorunda kaldığında dış finansmanın etkisi azalmakta ve sermaye yoğun olan 20-25 yıl ömürlü gemi yatırımı yapılabilir olmaktan çıkmaktadır.

Bu ortamda, benzeri bütün gemi inşa ülkeleri Eximbank'ları tarafından uygulanmakta olan kendi ülkelerinde sipariş verilen gemilerin armatörlerine Gemi İşletme Dönemi Finansmanı sağlanıyor olması siparişlerin büyük bir oranda Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda tersanelerine kaymasına neden olmakta olup, bu tarz imkanlar işletmecilerin tersane seçiminde %50'den fazla etken olmaktadır. Şöyle ki, bir Türk tersanesi armatöre ödeme paketi sunmadığı takdirde fiyatı düşük diğer koşulları uygun da olsa işi bir İspanyol ya da bir Hollanda tersanesine kaptırabilmektedir.

Türkiye'de gemi siparişi vermeyi düşünen yabancı armatörlere, benzerleri Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda ülkelerinde uygulanmakta olan 10-15 yıl vadeli Gemi İşletme Dönemi Finansmanı sağlanmalı, gerekirse, buradaki kredilerin teminatlandırılması ve Eximbank tarafındaki risk yükünün azaltılması için Norveç'deki GIEK (GuaranteeInstitute for Eksport Credits) veya İsveç'deki EKN (Exportkreditnamnden) benzeri, aracı garantör kuruluşları kurulmalıdır

EXİMBANK'ın gemi inşa sanayine desteği arttırılarak, düşük faizli ve uzun vadeli kredi imkanı sağlanmalıdır. Türk Eximbank'ın dünyada örnekleri görüldüğü üzere, Türkiye'de yan sanayinin kullanılmasını destekleyen finansman imkanlarını sağlaması sektörün gelişimine katkıda bulunacaktır.

3.3. Deniz Taşımacılığı ve Gemi İnşa Sanayisinin Ekonomideki Rolü :

Diğer ülkelerle rekabet içerisinde olabilmesi için denizcilik sektörümüz, devlet teşvik politikasında öncelikli sektör olmalıdır. Bu nedenle; denizcilik ile ilgili kuralların

sektörel faaliyetleri daha etkili, gerçekçi, hızlı ve kaliteli sağlama yönünde yenilenmesi bir zorunluluktur.

Deniz taşımacılığı ve özellikle gemi inşa sanayimizin yüksek yerli katma değere dayalı olması neticesinde Türkiye'nin cari açığını azaltmada en etkili bir sektör olmaya adaydır. Ayrıca, gemi inşa sanayisinin nitelikli işgücü gerektirmesi nedeniyle işsizlik oranının azaltılmasında çok önemli rol oynar. 2007-2008 döneminde tersanelerimizde çalışan sayısı yaklaşık 50 bin kişiye ulaşmıştı. Dünyada gelişmiş ülkeler, denizciliğe ve gemi sanayisine stratejik sektör olarak bakmakta ve doğrudan desteklemektedir. Çok çeşitli kalemler altında seksenin üzerinde teşvik çeşidi uygulanmaktadır. Deniz Ticaretinin Türkiye'nin öncelikli sektörlerinden birisine dönüşmesine yönelik yapılabilecek uygulamalar aşağıda sıralanmıştır.

1) Gemi inşa ve gemi işletme şirketlerinin birleşerek büyümeleri durumunda destek sağlanmalıdır. Bu şekilde küresel ölçekte rekabet etme şansları yükselecek ve Türkiye ekonomisine çok katkı sağlayabilecektir.

2) Geçmişte uygulanmış olan KDV destekleme primi teşviği %18 olarak uygulamaya yeniden sokulmalıdır.

3) Özellikle ARGE çalışmalarına yatırım yapan gemi inşa şirketlerine doğrudan destek sağlanmalıdır.

4) Bazı ülkelerin yaptığı gibi ton başına çelik alımına yönelik destek getirilmelidir. (Örnek Çin ton başına 500 dolar destek vermektedir.

5) Türk bayraklı gemilerde çalışan işçilerin (zabitan ve gemi adamı) prim uygulamasının %50 olarak uygulanması sağlanmalıdır.

6) Yaş ortalaması 26'nın üzerinde olup; çoğunun da 30 yaş üstünde bulunan koster filomuzun acilen yenilenmesi mecburiyeti bulunmaktadır. Bu açıdan hurda desteği sağlanarak yeni yapılacak gemilerimizin ekonomik ve verimli olması mümkün kılınabilir. Bunun sonucunda, Akdeniz ve Karadeniz çanağında ekonomik ve ticari açıdan güçlü Türk filosu, bayrağımızı dalgalandırmaya devam eder ve tersanelerimize verilecek siparişler sayesinde gemi inşa sanayimiz ivme kazanmış olur.

7) Yabancı ülkelere ait gemiler ile tarafından taşınan yüklerin büyük bir kısmını oluşturan petrol türevi ürünlerin taşınmasında kullanılan Petrol tankerleri ve LNG gemi yatırımları gerçekleştirilmelidir.

8) Kombine karayolu/ denizyolu/ demiryolu taşımacılığı geliştirilmelidir.

3.4. Kamu Kuruluşlarına Ait İthal Taşımalar :

Ülkemizin ithalat taşımalarının çoğunluğu yabancı bayraklı gemiler tarafından yapılmakta olup, Savunma Sanayi Müsteşarlığı dahil, DSİ, Karayolları, M.K.E.K, T.P.A.O., T.C.D.D., T.M.O.vb. bir çok kamu kuruluşu ile bunlara bağlı Genel Müdürlükleri, Ekonomi Bakanlığı İthalat Genel Müdürlüğü'nün AB kriterlerini gerekçe göstererek alımları serbest bırakması nedeni ile ithal taşımalarında F.O.B satın alım yapmayıp, alımlarını CIF-CFR-DDU şeklinde yapmaktadırlar.

İlk bakışta ithal alımların CIF-CFR-DDU biçiminde yapılması, hiçbir ithalat ve taşıma süreciyle ilgilenmemeleri kamu kuruluşları için bir avantaj gibi görünse de Ülkemiz denizcilik, nakliye firmaları işsiz kalmakta, yabancı ülkelerin firmaları ve insan kaynakları bizim vergilerimizle desteklenmekte ve yüksek oranda döviz yurtdışına gitmektedir. Kamu kurum ve kuruluşlarında CIF-CFR-DDU şeklinde yapılan alım ihalelerinde, satıcıdan ayrıca F.O.B alım için teklif istenmemekte, nakliye- sigorta ile ilgili birim fiyatları araştırılmamakta büyük tutarlı alımlar için satıcı firmaların kredilerini de beraberlerinde getirmesi talepleri nedenleriyle alım şekillerini bahse konu şekillerde yapmaya zorlanmaktadır.

Nakliye ile ilgili yapılacak sözleşmelerde satıcı firmanın taşımacısının da bu ihalelere katılması, teklifini F.O.B artı navlun şeklinde ayrıştırması istenmesi halinde kamu kurum ve kuruluşlarının pazarlık yapma şansını arttırılacağı, akreditif veya taşıma sözleşmelerine nakliyenin Türk Bayraklı gemilerle veya Türkiye'de yerleşik denizcilik firmaları vasıtasıyla yapılması hususunda bir maddenin konmasının kamu yararına faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Dünyadaki kriz ortamı, ekonomiye ve istihdama yapacağı katkıları da dikkate alınarak Devlet kuruluşları tarafından yaptırılan taşımalarda AB kriterlerinin katı bir şekilde uygulanmaması, Devlet kuruluşlarının ithalat taşımalarını FOB olarak yapmaları ve

taşımaları Türk bayraklı gemilerle, yabancı bayrak altında gemi çalıştıran Türk şirketlerine vermeleri şeklinde teşvik edilmesi ile ilgili bir karar veya tebliğ çıkartılmasının denizcilik sektörü adına uygun olacağı değerlendirilmektedir.

3.5. Kruvaziyer Turizmi :

Limanlarımızı ziyaret eden ve Ülkemize önemli mali getirileri olan kruvaziyer gemilerin tonajlarının büyüdüğü (boy +300 m-3000 kişi) dikkate alındığında, mevcut potansiyeli değerlendirebilecek ve karşılayabilecek kruvaziyer turizme uygun limanlarımız bulunmamaktadır. Yeni kruvaziyer limanlar kazandırılmasının yanında mevcut limanların da kruvaziyer gemilerin ihtiyaçlarına göre iyileştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Ülkemiz kıyılarında yapılacak olan yeni kruvaziyer limanların yerinin belirlenmesinde;

- Ulaşım bağlantıları, gümrük bölgeleri ile iskelelere yanaşacak gemilerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek ilçe merkezinden uygun mesafedeki bir mevkide planlanması,
- Kruvaziyer limanlarına yakın hava alanına sahip olması,
- Limana yakın mesafede otellerin olması, ulaşım yollarının yeterli olması,
- Kruvaziyer gemi yolcuları için modern yolcu terminali olması,
- 2500-5500 yolcu kapasiteli gemiler için uygun iskele olması gibi kriterlere dikkat edilmelidir.

Halen, İstanbul ve İzmir, kruvaziyer gemilere ana liman olabilmek için gerekli şartları barındırmaktadır. Kruvaziyer turizmin önemli mali getirileri dikkate alınmalı ve acilen İstanbul, İzmir ve Antalya'ya kapasitelerine uygun bir kruvaziyer liman yapılarak hizmete açılmalı ve kruvaziyer turizmde İstanbul, İzmir ve Antalya önemli bir ana liman haline bir an önce getirilmelidir.

3.6. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi :

Bilindiği üzere Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından 2006 yılında kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006) Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun (GRT) %33'üne sahip en az 30 ülke tarafından onaylandıktan 1 yıl sonra yürürlüğe girme şartı kapsamında 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, bu gün itibariyle sözleşmeyi onaylayan ülke sayısı 49 olmuştur.

Sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin gemilerinin MLC 2006 sözleşmesine taraf olan bir ülkenin limanına gitmesi halinde, Liman Devleti Kontrol Uzmanı (PSCO) tarafından detaylı denetime tabi tutulacak, denetim sonrasında uygunsuzluk tespiti halinde alıkonacaktır (detention). Bu durum halen Paris Memorandumu kapsamında Beyaz Liste'de olan Türk Bayrağı ve Türk Deniz Ticaret Filosu'nun itibar kaybına neden olacağı gibi, hem ülkemiz hem de gemi sahibi firmalar adına ticari kayıplar oluşturacaktır. 2015 yılında Türkiye'nin Denizcilik Çalışma Sözleşmesine taraf olma süreci tamamlanacaktır. Sürecin sağlıklı bir şekilde tamamlanmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

3.7. Denizyolu Yolcu Taşımacılığı KDV İndirimi :

Denizyolu yolcu taşımacılığı, toplumumuzun özellikle dar ve orta gelirliileri olmak üzere tüm kesimlerden halkın kullandığı bir ulaşım biçimidir. Özellikle İstanbul, İzmir gibi büyük şehirlerde trafik probleminin giderek arttığı dikkate alındığında denizyolu ile toplu yolcu taşımacılığının gelişmesine olan ihtiyaç ortadadır. Deniz yolu ile yolcu taşımacılığı ücretlerindeki brüt gelirlerden alınan KDV'nin %18'den %8'e indirilmesi halinde, toplu yolcu taşımacılığının gelişmesine önemli bir ivme kazandırılacağı ve deniz taşımacılığının diğer taşıma yöntemlerinden daha fazla paya sahip olmasının, çevre kirliliği ve trafik sıkışıklığının giderilmesi açısından da fayda sağlayacağı göz önüne alınarak, konunun kamu yararına olumlu sonuçlar doğuracağı değerlendirilmektedir.

Denizyolu yolcu taşımacılığının gelişiminin sağlanması için deniz yolu ile yolcu taşımacılığında alınan katma değer vergisi (KDV) %18'den %8'e indirilmelidir.

3.8. İstanbul Barınma ve Bağlama Yeri İhtiyacı :

İstanbul Limanında hizmet veren teknelerin (yağ/yakıt ve su tankerleri, turistik amaçlı yolcu gemileri, acente botları, gezinti tekneleri, yolcu motorları vb.) barınma ve bağlama yerleri ihtiyacı bulunmakta olup, söz konusu teknelere barınma ve bağlama yeri belirlenmesi amacıyla İstanbul Valiliği Karaköy Limanı Mülki İdare Amirliği'nce 18.10.2007 tarih ve 2007/312 sayılı Emir ile "*İstanbul İlinin İhtiyacı Olan Yed-i Emin Limanı ve Barınma Yerleri*" ihtiyaç ve tespitine yönelik olarak İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü ve Odamız temsilcilerinden oluşan bir Alt Komisyon kurulmuş, 06.11.2007 tarihli bir rapor hazırlanmış, ancak sorunun çözümüne yönelik olarak bugüne kadar herhangi bir sonuç alınamamıştır. [4]

Alt Komisyon Raporu'nda; İstanbul Limanı içerisinde faaliyet gösteren su ve akaryakıt tankerleri, acente motorları, turizm amaçlı yolcu gemileri, balıkçı gemileri, römorkör gibi küçük ve orta ölçekli deniz araçlarına yönelik düzenin sağlanması, seyir ve çevre güvenliğinin tesis edilebilmesi, kamuya açık kıyılara bağlanmanın engellenebilmesi ve mevzuata uyumluluğunun sağlanması için gerekli çalışmalar yapılmasının gerektiği belirtilmektedir.

3.9. Balıkçılık :

Balık stoklarımız hızla tükenmektedir. Bazı balık türleri yok olma sınırındadır. Özellikle küçük balıkçı ekonomik olarak kötü durumdadır. Balıkçılığa yönelik alınması gereken birçok tedbir bulunmakta olup kamu bu konuda herhangi bir düzenleme henüz getirmemiştir.

Türkiye Geneli'nde Tespit Edilen Sebepler ;

1-Türkiye genelinde balıkçı filomuzun (TROL) gerekenin üç katı olması.

2-Gırgır ağlarında uzunluk sınırı olmaması. (AB Ülkelerinde sınır 800 m)

3-Gırgır takımlarında derinlik sınırlarının lamba ile 30 m ışısız 18 m olması.
(AB ülkelerinde 50 m)

4-Balıkçılıkta kota uygulanmaması.

5-Küçük balıkçılıkta ağ miktarı ve çeşitliliği ile ilgili bir düzenlemenin olmaması.

6-Karasal kaynaklı deniz kirliliği.

7-Özellikle yaz aylarında bölgesel nüfus artışı ve arıtma sistemlerindeki yetersizliğin yarattığı deniz kirliliği.

8-Akdeniz'de trol yasağı başladığı tarihte bölgemizde yasak olmaması buradaki takımları bölgeye çekmektedir. (Bu takımların tel uzunluğu ve motor gücü bölgemiz için dezavantaj.)

9-Diğer bölgelerdeki bölgesel yasaklar ve bazı türlerdeki avcılığın sona ermesi ile özellikle Torba-Kazıklı bölgesinde diğer illerden gelen gırgır sayısındaki aşırı artış meralarımızı yormaktadır.

10-Diğer illerden gelen gırgır takımlarının ağ yüksekliği (Yaklaşık 162m) Torba-Kazıklı arasındaki bölgedeki sığ sularda trol etkisi yaratmaktadır.

11-Sirkülerdeki balık üremesi ile ilgili yasaklar, bölgemizdeki türlerin yumurtlama zamanlarına uymadığından, bu zamanlarda avlanma devam etmektedir.

12-Özellikle çipura üreme bölgesi olan Topan Ada ve Kardak Adaları civarında yumurta dönemi ve avlanma tarzı konusunda hiçbir düzenleme olmaması, türü tehdit eder hale getirmiştir.

13-Balıkçılık konusunda ilgili devlet teşkillerinin katılımıyla bir çalışma komisyonu oluşturularak balıkçılığın geleceğine yönelik alınacak tedbirlerin belirlenerek ve uygulamaya geçilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir. [4]

SONUÇ

Yapılan bu tez çalışmasında elde edilen verilere göre denizcilik sektörünün güncel durumu incelendiğinde 2008 yılından itibaren düşüş sergileyen sektörün aşağı doğru hareketi 2015 yılında da devam edecek ve piyasaların tekrardan dengeye gelmesi 2016 yılının ortalarını bulacağı tahmin edilmektedir. Bu tahminlere çıkabilecek muhtemel politik ve savaş çıkma riskleri dahil değildir.

Türk armatörlerinin önümüzdeki yılları nasıl değerlendirecekleri ve yaşanabilecek ekonomik krizlerdeki hareket tarzları önemlidir. Burada armatörler tarafından yapılması gerekenlerin en başında maliyetlerden dolayı oluşan zararları azaltmak için etkin bir filo yönetimine sahip olmak gerekmektedir. Ayrıca düşük işletme giderlerine sahip olan gemilere yapılacak yatırımlar diğer bir alternatif seçenektir. Yapılacak bu yatırım sonucunda piyasadaki tonaj fazlası artacak ve diğer armatörler için yaşanabilecek kriz derinleşecektir. Bu durumda yatırımı yapan şirket tarafından düşük maliyetle yük taşımacılığı devam edecek, piyasaların yükselişe geçmesi durumunda iki sene içerisinde yüksek karlar elde edilebileceği tahmin edilmektedir.

Türk Denizcilik Sektöründe son yıllarda yaşanan ekonomik krizler neticesinde çıkan sonuçlar ve önerilere göre sektörün müteakip dönemlerde daha dikkatli tedbirli olunması gerekmektedir. Bu sonuçlar ve öneriler tezde incelenilen; geçmiş yıllarda yaşanan Dünya deniz ticareti krizleri, Deniz Ticaret Odaları ve Ulaştırma Bakanlığı verilerine dayanmaktadır.

Denizcilik sektöründeki yüksek orandaki rekabetçi ortamı arz ile talep dengesi oluşturur. Piyasadaki her bir armatör, farklı gemi türleri ile rekabet etmek zorunda kalmaktadır. Bu rekabetçi ortamda güçlü kalabilme ve rekabet edebilmenin en önemli hususlarından bir tanesi etkin filo yönetimi olmaktadır. Geminin yaşının artması sonuç olarak işletme giderlerinin de artmasına neden olacaktır.

İstanbul Deniz Ticaret Odası verilerine göre Türk denizcilik filosunun yaşlandığı görülmektedir. Denizcilik filomuzun ortalama yaşı 26 civarındadır. Ekonomik olarak yaşanan kriz dönemlerinde şirketlerin zarar etmesinin en büyük nedenlerinden birisi gemilerin yaşlı olması ve yüksek işletme giderlerine sahip olmalarıdır. Modern ve yeni

gemilere sahip olmak sektörün işletme giderlerini azaltmakta ve daha uygun şartlarda taşımacılık sözleşmelerinin yapılmasına imkan sağlamaktadır. Ayrıca bu rekabetçi ortamda sektöre hizmet veren armatörlerimizin küresel denizcilik sektöründe itibar kazanmasına sebep olmaktadır.

Etkin filo yönetiminin yapılabilmesi maksadıyla elde bulunan gemilerin düzenli kontrollerinin yapılarak ve bakım-onarım planlamalarında geminin ve armatörün itibarını korumak önemlidir. Kriz dönemleri nakit sıkıntısı nedeniyle yeni yatırımlara fırsat vermemektedir. Böyle kriz yaşanan dönemlerde Türk armatörlerimizin farklı büyüklüklerde olan kardeş gemi gruplarına odaklanmaları en mantıklı hareket olacaktır.

Kardeş gemilerden oluşan filolarda birden fazla şirket olabilir. Aynı zamanda yapılacak işbirliği sayesinde farklı ülkelerin armatörleri ile işletme ve zamanlama esnekliği sağlanarak rekabet seviyesinin yukarı çıkmasını sağlanacak ve neticesinde kar potansiyeli artacaktır. Fakat ülkemizin denizcilik sektöründe kardeş gemi anlayışı bulunmamaktadır. Armatörler genellikle filolarını kendileri işletmektedirler. Bu tür anlayışlarda riskin paylaşılmaması nedeniyle kriz dönemlerinde sektöre ait birçok şirketin iflas boyutuna taşınmasına sebebiyet vermektedir.

Türk denizcilik sektörümüzün güçsüz bir bilanço ve yüksek borç seviyesine sahip olması, gelecekteki yatırımlarını ve yeni gemi satın almalar ile ilgili kredi imkanlarını azaltmaktadır. Yerli bankaların armatörlere kısa vadeli kredi verebilmesi, sektörümüzün yabancı kaynaklara borçlanmasına sebep olmaktadır. Özellikle de küçük ve orta ölçekli armatörlerimizin borçlarının ödeyememeleri nedeniyle ellerindeki gemileri düşük fiyata satmak zorunda kaldıkları bilinmektedir. Küçük ölçekli armatörlerimizin bu durumlarda uygulamaları gereken yöntem “ortak havuzlar oluşturmak” olmalıdır.

Bunların yanı sıra Türk armatörleri, yabancı bayrak ile gemi işletme, yabancı tersanelerde bakım-onarıma girme ve yabancı kaynaklı gemi işletme şirketlerini tercih etmeleri sektörün daha da zayıflamasına neden olmaktadır. Türkiye denizcilik sektöründe bir kez daha zihniyetin değişmesi gerektiğini savunmak gerekmektedir. Yabancı şirketler ile yapılması gereken işbirliğinin, uzun vadeli çıkarlar göz önünde bulundurularak yapılması şart olmaktadır.

Çin, kriz bitimi olarak öngördüğü 2014 yılı sonu itibariyle Dünya denizcilik sektöründe birinci sıraya çıkmak için 30 milyar dolar sektöre teşvik vermiştir. Kendi tersanelerine gemiler yaptırıp kendi armatörlerine işletme haklarını vermişlerdir. Güney Kore'de Çin'e benzer şekilde Kore Kalkınma Bankası tarafından sektöre 5 milyar dolar fon ayrılmıştır.

Çok sayıda tersanesi bulunan Türkiye'de ise durum biraz farklıdır. 2004-2008 yıllarında piyasaların altın çağı diye adlandırılan dönemde Türk tersaneleri, gemi inşa sanayisinde Dünyanın 6. büyük üreticisi, yat inşasında ise Avrupa'nın 3. üreticisi olup dünya markası haline gelmişti. 2013 senesinde 70'ten fazla Türk tersanesi bulunmasına rağmen sipariş defterinde teslimi gözükken sadece 8 adet gemi yer almaktadır.

Türk denizcilik sektörüne hizmet veren gemi inşa sanayisi devletten yeterli desteği alamaz ise yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktadır. İşçi sayısının 50.000'lerden 3.000'lere indiği düşünüldüğünde ülke ekonomisine de olumsuz etki yapmaktadır. Gemi inşa sektörünün bir ülkenin lokomotif sektörü olması gerektiği düşünüldüğünde, devletin başta gemi inşa sanayisi olmak üzere denizcilik sektörüne acil yatırım teşvik paketleri sunması gerekmektedir. Bugüne kadar yapılan teşviklerin sektörü kurtarmaya yetmediği aşikardır.

İhracata dayalı üreticileri destekleme adı ile yapılacak yeni teşvik paketinde savunma sanayisine dayalı yatırım, gemi yan sanayisi üreticilerine yatırım ve tersane ve Türk limanlarının yenilenmesi adı altında oluşturulacak projeler ile Türkiye Ulaşım Stratejisi Hedef 2023'e yönelik hedeflerin gerçekleşmesine de yardımcı olacaktır. Yapılacak teşviklerin, yapılan çalışmada da değinildiği gibi yaşlı olan Türk koster filosunu yenileme adlı projesi altında yapmak daha olumlu olacaktır. Bu şekilde tersaneler iş yapma şansı bulacak ve sonucunda devletin yaptırdığı gemileri işletmeye başlayacak olan Türk armatörlerimiz, dış ticaretin denizyolu taşımacılığında Türk bayraklı gemilerinin altında olmasını sağlayıp, kaybedilmeye başlanan dünya denizcilik piyasalarındaki itibarı, tekrar kazanılmaya çalışılacaktır.

Armatörlerimizin ülkemize getirdikleri döviz düşünülerek Türk bankacılık sisteminin yabancı bankaların sektöre karşı gösterdiği tutum ile aynı ölçüye getirilmesi ve bunun için de ilk önce Türk armatörlerine Eximbank öncülüğünde uzun vadeli işletme

kredileri sağlanmalıdır. Gemi işletmeciliğinin ihracatçılara benzer bir durumda değerlendirilmesi faydalı olacaktır.

Türkiye'nin Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya arasında bir köprü konumunda olması, sahip olduğu taşımacılık koridorları ile stratejik olarak diğer ülkelere göre daha avantajlı durumdadır. Ayrıca Afrika ülkeleri ile artan ticaret hacmi ve hedeflenen 100 milyar dolarlık ticaretin Türk sahipli gemilere taşındırılması sektör için büyük bir fırsat olacaktır.

2023 yılında hedeflenen dünyanın en büyük 10 limanından bir tanesinin Türkiye'de olması ile artacak ticaret neticesinde Mustafa Kemal ATATÜRK'ün belirttiği gibi denizciliğin, Türk'ün milli ülküsü haline getirilmelidir. Başta üniversitelerimiz olmak üzere denizcilik eğitimi veren tüm kurumlarımızın oluşturacakları projeler ile denizciliği tanıtır, denizde ve karada yeni iş imkanları hazırlamak olmalıdır.

Üç büyük kıtanın geçiş yolları üzerinde olması Türkiye'yi bir Dubai veya Hong Kong gibi odak liman konumuna getirecek ve ekonomimize ve istihdam gücüne yapacağı katkıları büyük olacaktır. Eğer dış ticaret ile taşıdığımız mallarının % 85'nin deniz yolu ile olduğunu düşünürsek denizcilik sektörünün her geçen gün önemini arttığı ortadır.

Sonuç olarak devlet tarafından Türk denizcilik sektörü teşvik edildiği takdirde, alınacak mali tedbirler ile birlikte Türkiye'nin ana sanayilerinden biri olan gemi inşa sektörü başta olmak üzere bütün denizcilik sektörü krizin etkilerini en az zarar ile atlatacaktır. Dış ticaretinin % 85'ini denizyolu taşımacılığı ile yapan Türkiye, dünya denizcilik sektöründeki eski güzel günlerine dönebilmesi için bu desteklerin bir an önce yapılması gerekiyor. Böylelikle hem istihdam alanında hemde ülkeye döviz girdisi bakımından Türkiye ekonomisine olumlu yönde yansıtacaktır. Ülkenin en önemli sorunu olan işsizlik içinde yeni iş olanakları sağlanacaktır.

KAYNAKÇA

1. http://www.bbc.co.uk/turkce/ekonomi/2015/04/150415_cin_ekonomik_buyume 09 Mayıs 2015 tarihinde erişilmiştir.
2. International Monetary Fund – IMF (Uluslararası Para Fonu) Küresel Ekonomik Görünüm Ocak 2015,
3. Platou Report 2015, RS Platou.
4. Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, Dünya Deniz Ticareti, 2014
5. <https://sin.clarksons.net/features/details/36719> 09 Mayıs 2015 tarihinde erişilmiştir.
6. Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Faiz Oranlarına İlişkin Basın Duyurusu 28/01/2014, (2014-07)
7. Türkiye İstatistik Kurumu <http://www.tuik.gov.tr/> 18 Mayıs 2015 tarihinde erişilmiştir.
8. Kalkınma Bakanlığı Yıllık Raporu, 2014
9. Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, Türkiye Deniz Ticareti, 2014
10. Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, Gemi İnşa Sanayi, 2014
11. GİSBİR Sektör Raporu
12. TBMM Komisyonu Tuzla Raporu
13. Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, Limanlar, 2014
14. <http://data.worldbank.org/indicator/IC.BUS.EASE.XQ> 17 Mayıs 2015 tarihinde erişilmiştir.
15. Türkiye Denizcilik İşletmeleri Sektör Raporu 2014

16. <https://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/liman-bilgi/kapasite.htm> 17 Mayıs 2015 tarihinde erişilmiştir.
17. Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, Turizm, 2014
18. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2003-2013 İstatistik Kitapçığı

ÖZGEÇMİŞ

Hüseyin SUYABASMAZ 1977 yılında İstanbul'da doğmuştur. 1988 yılında İstanbul Yeşilova İlkokulundan 1991 yılında İstanbul Sefaköy Lisesi Ortaokulundan mezun olmuştur. İstanbul Heybeliada'da başladığı Denizcilik mesleği yolunda 1995 yılında Deniz Lisesinden ve 1999 yılında Deniz Harp Okulundan mezun olmuştur.

1999 yılında Deniz Teğmen olarak başladığı mesleğinde 2012 yılına kadar çeşitli sınıf gemilerde görev yapmıştır. 2012 yılından itibaren dünya denizlerinde kazandığı tecrübeleri yeni nesillere aktarabilmek amacıyla Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesinde eğitici personel olarak görev yapmaktadır.

Halihazırda Deniz Lisesinde görev yapan Hüseyin SUYABASMAZ evlidir.