

**T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI BANKACILIK VE FİNANS BÖLÜMÜ
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK
FİNANSMANI VE GLOBAL KRİZİN ETKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

Tülay BABALI

0750Y75106

İstanbul, Haziran 2009

ÖZ

Denizcilik tarıma dayalı yerleşik toplam düzenine geçiş ve uygarlıklar arası ticaret hız kazandığından bu yana gelişmiş ve deniz yüzeyinde kütüklerin durabileceğinin keşfedilmesiyle ortaya çıkmış bir sektördür. Dünya üzerinde bulunan yedi ana kara parçasını çevreleyen ve dünyanın 3/4'ünü kaplayan denizler doğal olarak taşımacılığın da en önemli parçasıdır.

Globalleşen dünya ekonomisinde ülkelerin sağlıklı gelişimi ticaret hacminde artışı da beraberinde getirmektedir. Söz konusu ticaret artışı sonucunda taşımacılığın kombine bir yapıya ulaşması amacıyla denizcilik sektörü ve deniz taşımacılığı önemli ölçüde değer kazanmıştır. Ayrıca denizcilik sektörü havayoluna göre 14 kat, karayoluna göre 7 kat ve demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz maliyetle taşımacılık imkanı sağlamaktadır.

Türkiye ise konum olarak üç tarafı denizlerle çevrili ve 8333 km'lik sahil şeridinde sahip olmasına, dünya deniz taşımacılığının % 30'unun gerçekleştirildiği Akdeniz havzasında yer almasına ve Karadeniz'den Akdeniz'e ve açık denizlere açılan tek su yolu olan Boğazlara sahip olmasına rağmen denizcilik sektöründe istenilen yere henüz gelebilmiş durumda değildir.

Bu tezde; Türkiye Cumhuriyeti olarak denizlerle çevrili olmamıza rağmen denizciliği bilmeyen denizci olamayan bir ülke olmamız dolayısıyla denizcilik sektörünün öneminin ve değerinin kavranması amaçlanmıştır. Bu amacı da; Mustafa Kemal Atatürk'ün *“Denizciliği Türk'ün Milli Ülküsü olarak benimsemeli ve onu az zamanda başarmalıyız”* sözüyle anlatabiliriz.

ABSTRACT

The maritime is an industry which has been developed based on the discovery of the ability of logs to float on the sea since from the transition to the agriculture-based settled life and the acceleration of the inter-civilization trade. Seas which surround the seven continents on the earth and cover $\frac{3}{4}$ of the earth is naturally the most important part of the transportation.

In the globalized world economy, the healthy growth of the countries brings along an increase in the trading volume. As a result of such trading volume increase, the shipping and marine transport became highly important in the view to ensure a combined structure for transportation. In addition, the maritime industry ensures 14 times, 7 times and 3.5 times less expensive transportation when compared to the air, road and railway transportation, respectively.

As to Turkey, our country have not been yet able to leap forward in the maritime industry despite the facts that it is surrounded by seas from three sides and has a coast line of 8333 km, is located in Mediterranean Basin on which 30 percent of the world marine transportation takes place and retains the Straits which are the only water way stretching from the Black Sea to the Mediterranean Sea and to the open seas.

In this study, it is aimed to understand the importance and value of the maritime industry for we are a country which has always been lack of maritime specialization and has never been a maritime nation. We believe that we can convey this aim through the following saying of Mustafa Kemal Atatürk: *“We should consider maritime as the Turks’ great national ideal and we should attain it in a short time.”*

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

ÖzetAbstract).....	iii
İçindekiler	v
Tablolar Listesi.....	viii
Şekiller Listesi.....	ix
Kısaltmalar	x
GİRİŞ	1
1. DENİZCİLİĞE GENEL BAKIŞ	3
1.1. Denizcilik Gelişimi ve Uluslararası Boyutu	3
1.2. Deniz Ticareti	7
1.2.1. Gemi İnşa Sanayi	9
1.2.2. Deniz Taşımacılığı	10
1.2.2.1.Dökme Yük Taşımacılığı	13
1.2.2.1.1. Tarifeli (düzenli hat/liner) Deniz Taşımacılığı	13
1.2.2.1.2. Tarifesiz (düzensiz hat/tramp) Deniz Taşımacılığı	14
1.2.2.2. Yolcu Taşımacılığı	14
1.2.2.3. Ro-Ro Taşımacılığı	14
1.2.2.4. Konteyner Taşımacılığı	15
1.2.3. Liman Hizmetleri	17
1.2.4. Deniz Turizmi	18
1.2.5. Su Ürünleri	19
2. DÜNYA EKONOMİSİNDE DENİZ TİCARETİNİN YERİ	20
2.1. Dünya Deniz Ticareti	20
2.1.1. Dünya Gemi İnşa Sanayi	24
2.1.2. Deniz Taşımacılığı	26
2.1.3. Denizcilik Piyasaları	29
2.1.3.1. Dökme Yük Piyasası	29
2.1.3.2. Konteyner Piyasaları	30
2.1.3.3. Ro-Ro Piyasaları	31
2.1.3.4. Tanker Piyasaları	32
2.2. Arz/Talep Dengesi	33
2.3. Uluslararası Denizcilik Politikaları	34
2.3.1. Birleşmiş Milletler Uluslar arası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL)	34
2.3.2. DOHA Görüşmeleri	35
2.3.3. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları	36
2.4. Baltık Navlun Endeksi ve Genel Eğilimi	37

3. TÜRK EKONOMİSİNDE DENİZ TİCARETİNİN YERİ	39
3.1. Türk Denizcilik Tarihi	39
3.2. Türk Denizcilik Sektörünün Durumu	41
3.2.1. Türk Gemi İnşa Sanayi	44
3.2.1.1. Gemi İnşa Sanayi'nin Genel Durumu	44
3.2.1.2. Yat İnşa Sanayi	47
3.2.1.3. Gemi Yan Sanayi	49
3.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi	51
3.2.3. Türk Deniz Taşımacılığı	55
3.2.3.1. Dış Ticaret Taşımaları	56
3.2.3.2. Kabotaj Taşımacılığı	58
3.2.3.3. Konteyner Taşımacılığı	60
3.2.4. Türk Limancılık Faaliyetleri	61
3.2.5. Deniz Turizmi	62
3.2.6. Su Ürünleri	63
4. DENİZCİLİĞİN FİNANSMANI	66
4.1. Denizciliğin Finansmanına Genel Bakış	66
4.2. Denizcilik Finansmanında Tarihsel Süreç	68
4.3. Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı	70
4.3.1. Gemi Yatırımının Finansmanı	70
4.3.1.1. Öz Sermaye ile Finansman	72
4.3.1.2. Banka Kredisi ile Finansman	73
4.3.1.2.1. Gemi İnşa Kredileri (Pre Finansman)	74
4.3.1.2.2. Gemi İnşa Sonrası Kullanılan İşletme Kredileri (Post Finansman)	75
4.3.1.3. Dünya Bankası Kredisi	77
4.3.1.4. Sübvansiyon	78
4.3.1.5. Teşvik Fonu Kaynaklı Yatırım Kredisi	79
4.3.1.6. GİSAT Fonu Kredisi	79
4.3.1.7. Finansal Kiralama	80
4.3.1.8. Takas (Barter)	81
4.3.1.9. Bareboat Kiralama	81
4.3.1.10. Yatırım Hizmetlerini Teşvik Fonu	82
4.3.1.11. Yurtdışında Kullanılan Diğer Alternatif Finansman Kaynakları	83
4.3.2. Denizcilik Sektörünün Finansmanında Kullanılan Türev Ürünler	84
4.3.2.1. Vadeli İşlemler (Forward İşlemler)	84
4.3.2.2. Faiz Swapları	85

5. KÜRESEL KRİZ VE DENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ	87
5.1. Küresel Krizin Yapısı ve Oluşumu	87
5.1.1. Küresel Krizin Dünya Ekonomisi'ne Etkileri	95
5.1.2. Küresel Krizin Türkiye Ekonomisine Etkileri	103
5.2. Küresel Krizin Deniz Ticaretine Etkileri	108
5.3. Küresel Krizin Denizciliğin Finansmanına Etkileri	111
5.4. Küresel Krizin Türk Denizciliğine Etkileri	114
SONUÇ	118
KAYNAKÇA	120

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1. Dünya Deniz Ticaret Filosu (Milyon DWT)	28
Tablo 2. Ülkeler Bazında Yat İnşa Verileri	49
Tablo 3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (1980 – 2008)	51
Tablo 4. Türk Ticaret Filosunun Yaş Ortalaması	53
Tablo 5. Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)	57
Tablo 6. 1999 – 2008 Yılları Kabotaj Taşımacılığı (Ton)	59
Tablo 7. 2000 – 2008 Yılları Arasında Ülkemize Toplam ve Denizyolu ile Gelen Turist Sayıları ve Artış Yüzdeleri	63
Tablo 8. Çeşitli Ülkelerde Bazı Finansal Kuruluş İflasları 2008-2009	93
Tablo 9. Dünya Bankası Büyüme Tahminleri	98
Tablo 10. Gelişmekte olan Ükelere Net Yabancı Sermaye Akımları (Milyar \$)...	100
Tablo 11. Türkiye'nin GSYİH Sonuçları (2007-2008)	106

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 1. Dünya GSMH Oranları	20
Şekil 2. Dünya Deniz Ticareti ve Ekonomik Gelişme	22
Şekil 3. Dünya Deniz Ticareti	23
Şekil 4. Dünya Deniz Ticaret Filosu 1992-2008 Yıllık Değişim	27
Şekil 5. Dünya Konteyner Filosu	28
Şekil 6. Türk Tersanelerinin Sipariş Defter Durumu	46
Şekil 7. Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Tonaj Dağılımı.....	47
Şekil 8. Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Adet Dağılımı	48
Şekil 9. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı	54
Şekil 10. Türk Deniz Ticaret Filosunun Sayısal Gelişimi (1999–2008)	55
Şekil 11. Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT Gelişimi	55
Şekil 12. Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)	58
Şekil 13. Dünya Konteyner Filosunun TEU Bazında Oranları	61
Şekil 14. 2007 Yılı Su Ürünleri Üretim Miktarlarının Dağılımı	65
Şekil 15. Tüketici Güven Endeksi	99
Şekil 16. Küresel Bankacılık Kesiminin Açıklanan Zararları	101
Şekil 17. Kredi Piyasası	102
Şekil 18. Emtia Fiyatları Endeksi	103
Şekil 19. Şirket ve Tüketici Kredilerinin Aylık Değişimi	107
Şekil 20. Reel Sektörün Borç Dolarizasyonu	108
Şekil 21. Dünya Deniz Ticaret Gelişimi	111
Şekil 22. Yeni Gemi İnşa Siparişleri	113
Şekil 23. Baltık Navlun Endeksi 2007 – 2008	114

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	: Adı Geçen Eser
a.g.m.	: Adı Geçen Makale
BM	: Birleşmiş Milletler
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DTO	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
DWT	: Deadweight Ton
GATS	: Deniz Taşımacılığı'nın Hizmet Ticareti Genel Antlaşması
GİSAT Fonu	: Gemi İnşa Satın Alma ve Tersane Geliştirme Fonu
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
GT	: Gros Ton (Geminin Kullanılan Bölümü'nün ton cinsinden karşılığı)
ICS	: Uluslararası Armatörler Birliği
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
KEİB	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit (20 Feet - 35 m ³ 'lük Konteyner Kapasitesi)
UNCITRAL	: Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu

**T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI BANKACILIK VE FİNANS BÖLÜMÜ
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK
FİNANSMANI VE GLOBAL KRİZİN ETKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

**Tülay BABALI
0750Y75106**

Danışman: Prof. Dr. Kerem ALKİN

İstanbul, Haziran 2009

GİRİŞ

Denizler, insanlık tarihinin başlangıcından itibaren toplum yaşamının en önemli unsurlarından biri olmuştur. Bundan dört bin yıl önce Mezopotamya’da insanla beraber yük taşıyabilmek amacıyla tasarlanan ilk deniz araçları, zaman içerisinde, karada kurulan yerleşim alanları ve diğer kara taşımacılık şekillerinin gelişip büyümesiyle deniz taşımacılığında da gelişmeler devam etmiştir.

Dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüzde deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimi gibi yönleriyle başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalıdır.

Dünyada küreselleşme sürecinin getirdiği yoğun rekabet ortamında, ülke ekonomileri için lokomotif sektörlerden biri olan Denizcilik Sektörü, gelişen ulaştırma endüstrisinin en büyük bölümü olup, sağladığı girdiler açısından da büyük önem arz etmektedir.

Türkiye ise, coğrafi konumu nedeniyle üç kıtanın geçiş yollarına sahip olması dolayısıyla, Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir. Denizciliğin önemi kavranmış ve son 20 yıllık süreçte önemli ölçüde gelişmeler kaydedilerek dünya denizciliğinde önemli konuma gelme çabası içerisine girilmiştir.

2007 yıllarında Amerika Birleşik Devletleri’nde ortaya çıkan ve Finans sektörünü etkileyen kriz hızla yayılarak 2008 yılının sonlarına doğru bütün Dünya ekonomisini etkisi altına almıştır. Bu finans krizinden Denizcilik sektöründe payına düşeni almıştır.

Bu çalışma beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde denizciliğin iyi anlaşılması amacıyla denizciliğin doğuşu ve gelişimi anlatılarak sektörü oluşturan deniz taşımacılığı, gemi inşa, liman hizmetleri, deniz turizmi ve su ürünleri konusunda temel bilgilere yer verilmiştir.

İkinci bölümde ise yaşanmakta olan global krizin neticesinde dünya ekonomisi içerisindeki denizcilik sektörünün gelişimi ve durumu değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler yapılırken denizcilik sektörünü oluşturan deniz taşımacılığı içerisindeki mevcut denizcilik piyasalarına değinilerek gelişimin temel göstergesi olan Baltık Navlun Endeksinin durumu dile getirilmiştir. Bunun yanında, global krizden önemli ölçüde etkilenmiş bulunan dünya gemi inşa sanayisinin mevcut durumu ele alınarak, dünyada mevcut denizcilik politikalarına değinilmiştir.

Üçüncü bölümde ise; küresel krizden etkilenmiş bulunan Türkiye ekonomisinin genel değerlendirmesi içerisinde denizcilik sektörünü oluşturan deniz taşımacılığı, gemi inşa sanayi, limancılık, deniz turizmi ve su ürünlerinin 2008 yılındaki mevcut durumlarına ve gelişmelerine değinilmiştir.

Dördüncü bölümde ise; Denizcilik sektörünü en önemli ölçüde etkilemekte olan finans yapısına genel olarak değinilerek, denizcilik sektörünün finansmanını oluşturan temel tanımlamalara değinilmiş ve finansman yöntemleri ele alınmıştır.

Beşinci bölümde ise; Dünya’da yaşanmakta olan global krizin genel yapısı ele alınarak Dünya ekonomisine ve Türkiye ekonomisine olan etkileri değerlendirilerek, denizcilik sektörünü finansman yapısına olan etkileri değerlendirilmiştir. Krizin finans piyasalarında oluşması nedeniyle denizcilik finansmanına olan etkileri de önemli ölçüde ele alınmıştır.

1. DENİZCİLİĞE GENEL BAKIŞ

1.1. Denizciliğin Gelişimi ve Uluslararası Boyutu

Tanrının insanlara sunduğu en büyük nimetlerden biri “Deniz” dir. İnsanların suya erişmek, suya kavuşmak, su ile kaynaşıp, yaşamak istemesi bir varlık nedeni olmuştur. Su, hayatın devamı için gereken temel unsur ve aynı zamanda manevi bağları kuvvetlendiren bir güç olmuştur. Deniz, insanlar tarafından araştırılan, incelenen, varolan şey arasındaki ilişkinin sonucunda¹, denizler insanoğlunun hayatında büyük bir kaynak olarak yer almıştır.

Denizler, insanlık tarihinin başlangıcından itibaren toplum yaşamının en önemli unsurlarından biri olmuştur. Zaman içerisinde, karada yerleşimler kurulup, diğer taşımacılık şekilleri de ortaya çıkmakla birlikte, su ve devamı olan deniz taşımacılığı daha da gelişmiştir. Dünyamızın dörtte üçünü kaplayan denizler ve okyanuslar tek bir ülkenin hakimiyeti altında olmayıp, kıtalar ve ülkeleri denizyolu taşımacılığı ile birbirine bağlayarak ülkelerin gelişmesinde önemli bir etken olmuştur.²

İlk çağlarda, ağaç kütüklerinin batmadan su üzerinde kaldıklarını gören insanoğlu, onlara tutanarak su üzerinde kalmış ve su üzerinde bir oyun, bir merak neticesinde başlayan bu uğraş zamanla gelişmiştir.³

¹ Ruhi Duman, **Deniz Ticareti**, Temmuz 2007 (Çevrimici) <http://www.vda.org.tr/AnaSayfa/DenizTicareti/tabid/209/Default.aspx>, (Erişim Tarihi: 29.05.2009), p.1.

² T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **21.Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz**, Ankara 1997, s.45.

³ T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **Mesleki Eğitim Notları II**, Ankara 1998, s.59.

Su üzerinde kütüklerle başlayan bu macera, rüzgarın gücünün keşfedilmesiyle oluşturulan yelkenlilerle devam etmiştir. İlk buhar makinelerinin bulunmasıyla birlikte, zaman içerisinde buharlı gemiler önem kazanmış ve böylece, dünya deniz ticaret filosu hızla gelişirken, ülkeler arasında ticaretin gelişmesi de sağlanmıştır. Bu gelişmelerle birlikte, seyir emniyetinin sağlanması, masrafların azaltılması, zaman tasarrufu, gemi taşıma kapasitelerinin arttırılması, daha az personel kullanımı, makine sarfiyatlarının en düşük seviyeye indirme yolları da aranmaya başlamıştır. Motorlu makineler, türbin makineler, dizel makineler ile çalışan gemiler ile de günümüze kadar gelinmiştir.⁴

Denizcilik ilk olarak ırmaklarda, göllerde başlamış, deniz kıyılarında yapılan seferlerden başlayarak okyanuslara doğru açılmıştır. Bu açılış deniz üzerinde gidebilen araçların yapılmasını, gelişmesini, teknolojiye dayanmasını gerekli kılmıştır. Kürekle başlayan, yelkenle hızlanan makine ile insan kontrolüne giren, teknoloji ile gelişen ve bu isimlerle deniz ulaşımında çağ değiştiren tarihi dönemler olarak isimlendirilmiştir.⁵

Denizler, insan topluluklarının ortak yurdu olan toprakları saran ve karayollarının bittiği yerlerde birleştirici özelliklerini açıkça ortaya koyan, ticaretin başladığı yerlerdir. Denizlerin bu özelliklerini bilen ve onu akıllıca değerlendiren devletler, dünya devletleri olma yolunda önemli avantaj sağlamışlardır.

Denizcilik, denizlerin sağladığı sonsuz nimetlerden, imkanlardan ve kolaylıklardan yararlanma çabası ve uğraşısı olarak kabul edilmiştir. İlk insanın tarihi varlık alanına çıkışında deniz, akarsu ve göl gibi su alanları çevresinde veya yakınlarında yaşayan toplumlar yaşamak, varlıklarını sürdürmek için ilk önce su engelini aşacak çareler aramaya yönelmişler ve su üzerinde durabilecek araçların üretilmesi üzerinde çalışmak zorunda kalmışlardır.⁶ İnsanoğlunun suyun taşıma ve kaldırma özelliklerinden yararlanmasıyla birlikte, Denizcilik ve Deniz Taşımacılığı başlamıştır.

⁴ T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **a.g.e.**, s.59.

⁵ Ruhi Duman, **Denizcilik**, Haziran 2007 (Çevrimici) <http://www.vda.org.tr/AyinyazisiMAY07/tabid/93/Default.aspx>, (Erişim Tarihi: 01.05.2009), p.2.

⁶ **a.g.e.**, p.4.

Deniz, kendinden yararlanmasını bilen milletlere sağladığı sonsuz nimetler ve çıkarlarla, uygarlıkların doğuşu ve gelişimine en büyük desteği oluşturduğu gibi bunların yayılmalarına ve kaynaşmalarına da yol açmıştır.

Bu bakımdan rahatlıkla diyebiliriz ki çağlar boyunca deniz yolu ile yayılan değerlerin önde gelenleri; bilim, kültür ve uygarlık olmuştur. Tarih boyunca en büyük uygarlıklar, deniz kıyılarında kurulur ve oralarından yayılırken; denizin bilim ve kültürle olan çift taraflı ilişkisi devam ettikçe bu uygarlıklara olan somut ve soyut katkıları da artarak devam etmiştir.⁷

Denizcilik ülkelerin dünyaya açılımını ve entegrasyonunu sağlayan en önemli sektörlerden biridir. Bu açılım ve entegrasyon ne derecede güçlü olursa ülkelerin ekonomik gücü de o derece yüksek olmaktadır.

Üçte ikisinden fazlası sularla kaplı dünyamızda yerleşimin sayısız denecek kadar çok adada ve birbirlerinden okyanuslarla ayrılmış beş büyük kara parçasında yoğunlaşmış olması, uluslararası ilişkilerde ve ticarete deniz taşıma araçları ile deniz taşımacılığına “vazgeçilmezlik niteliği”⁸ kazandırmıştır.

Dünya ekonomisinin sağlıklı gelişimi ülkelerarası ticaretin artışını beraberinde getirmektedir. Globalleşen dünya ilişkileri ihtiyaç duyulan enerji, hammadde, mamul ürünün dünyanın herhangi bir bölgesinden ithalat yolu ile teminini olağan hale getirmiş, bu işlev sırasında çabuk ve güvenli işleyen taşımacılığı gereksinim haline dönüştürmüştür.⁹

⁷ Mehmet Ceyhun Dülger, “Denizcilik Gücünün Geleceği” Gebze Yüksek Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Gebze, 2006, s. 7

⁸ Hayri R. Sevimay, **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler**, İstanbul 1992, s.1.

⁹ Yalçın Ünsan, Mustafa İnel ve İsmail Hakkı Helvacıoğlu, **7.Ulaştırma Kongresi**, “Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi”, İstanbul, 2007, s.427

Bütün bu olgular denizciliğe; evrensellik, kendine özgü bir hukuk, üretimden tüketime, limanlardan gemi yapım sanayileriyle yan sanayilerine kadar uzanan geniş bir çevre kazandırmaktadır.¹⁰

Ekonomik değerleri yüksek olan deniz taşıma araçlarının ve taşıdıkları malların güvenliği limana güvenlik içinde ulaşmaları, herbir deniz taşıma aracının bir devletin uyruğu altında bulunmasını, uyruğu altında bulunduğu devletin ve ülkelerin bir parçası¹¹ olmasını zorunlu kılmıştır.

Deniz taşımacılığının ulusal ekonomilerle, dünya ekonomisiyle, uluslararası ticaretle ve ilişkilerle böylesine güçlü bir bağ içinde olması karşılıklı etkileşimleri kaçınılmaz¹² kılmaktadır. Bu etkileşimler çerçevesinde deniz taşımacılık sektörünün kapasitesi ve kârlılığı ekonomik göstergeler yönünde hareketlilik gösterebilmektedir.

Ekonomik açıdan bakıldığında deniz taşımacılığının en önemli avantajı yakıt giderlerinin az olması ve başka hiçbir taşıma sisteminin taşıyamayacağı miktarda yükü bir seferde taşıma olanağıdır. Deniz araçlarının hızının düşük olmasına rağmen çok büyük kitlelerin taşınması gerektiğinde, taşımada geçen toplam süre diğer taşıma sistemlerine göre daha kısa¹³ olmaktadır.

Bundan da anlaşılacağı üzere; dünyadaki taşınmakta olan malların üçte ikisi deniz yolu ile taşınmakta olup uluslararası denizcilik küresel ticarete hayati bir rol oynamaktadır. Denizcilik endüstrisi uluslararası büyük hacimli malların pratik olarak en düşük maliyetle taşınmasını sağlamaktadır.¹⁴

¹⁰ Hayri R.Sevimay, **a.g.e.**, , s.1.

¹¹ **a.g.e.**, s.2.

¹² **a.g.e.**

¹³ T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **a.g.e.**, s.64.

¹⁴ Nur Jale Ece, “Denizcilik Piyasasındaki Gelişmeler”, **Deniz Haber** , (Çevrimiçi) http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100295&-Denizcilik-Piyasalarindaki-Gelismeler.html (ErişimTarihi: 15.04.2009), par. 1.

Denizcilik sektörünün küresel boyutta sahip olduğu önem, ülkelerin ekonomi politikalarını yakından ilgilendirmektedir. Ticaret hacimlerinde, ülkelerin üretim kapasiteleri kadar, üretilen ürünlerin tüketicilere ulaştırılmasındaki hız ve gerek üretim gerekse tedarik aşamalarında maliyetlerin azaltılmasının rekabet edebilme açısından ne kadar önemli olduğu gözden kaçırılmaması gereken bir noktadır.¹⁵

Denizcilik sektörü yapısı itibariyle tamamen uluslararası niteliktedir. Bu özelliği nedeniyle de, BM tarafından 1948’de toplanan bir konferansta münhasıran denizcilik meselelerine tahsis edilmiş bir uluslararası organ olarak IMO’nun kuruluşuna ilişkin bir sözleşme kabul edilmiştir. 1958’de işlerlik kazanan IMO genel anlamıyla uluslararası ticarete yer alan gemi trafiğini etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında hükümetler arası işbirliği sağlamak yanında, deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması ve seyrüsefer etkinlikleriyle ilgili standartların hükümetlerce benimsenmesini teşvik amacıyla, faaliyetlerini özellikle uluslararası sözleşmeler çerçevesinde sürdürmektedir.¹⁶

Giderek yayılan küreselleşme gerçeği gözönünde bulundurulduğunda, denizcilik sektöründe ülkelerarası karşılıklı işbirliği yapmaya zorunlu ortaya çıkmaktadır. Yapılan bu stratejik işbirlikleri, sektörün gelişimini ve entegrasyona katkı sağlayan önemli bir uygulamalardır. Bu uygulamalar çerçevesinde küresel ekonomide karşılıklı yapılan işbirliği anlaşmaları¹⁷ ile denizcilik sektörünün evrensel yapısı bir kez daha gözler önüne serilmektedir.

1.2. Deniz Ticareti

Dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüzde deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz

¹⁵ Başak Turan İçke, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, “**Deniz Taşımacılığı Sektöründe İşbirlikleri ve İşbirliklerinin Finansal Etkileri**”, İstanbul: Beta Yayınevi, 2008, s.407.

¹⁶ T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **a.g.e.**, s.64.

¹⁷ Başak Turan İçke, **a.g.e.**, s.407.

turizmi ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimi gibi yönleriyle başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalıdır.¹⁸

Denizcilik, birçok mesleği içinde barındıran güçlü bir çalışma alanıdır. Başta Gemi olmak üzere Gemi Acenteliği, Gemi İnşa Sanayii, Deniz Ticaret Filosu, Balıkçılık, Deniz Turizmi, Yatçılık ve Marinacılık, Sualtı ve Su üstü Sporları, Cansız Sualtı ve Su üstü Kültür Varlıkları, Kruvaziyer Turizmi, Kumculuk, Bakım ve Onarım, Yakıt-Kumanya ve Malzeme ikmalciliği, Limancılık, Sigorta ve Gözetim işletmeciliği vb.¹⁹ birçok değişik sektör ve fonksiyonlara sahip entegre bir faaliyettir. Aynı zamanda bu sektör, hizmet ağırlıklı ve büyük sermaye gerektiren uluslararası bir ekonomik faaliyettir.²⁰

Deniz Ticaretini oluşturan unsurlara baktığımızda;

- a) Taşıtan, yükleten yada hizmet isteyen,
- b) Taşıyan ya da hizmet veren,
- c) Deniz Ticareti ile ilgili kuruluşlardır.

Taşınması gereken bir yük, yolcu ya da hizmet isteyen bir konu yoksa deniz ticareti de olmayacağı göz önüne alınarak bu talebi şu şekilde sıralayabiliriz;

- a) Taşıtan, yükleten, ihracatçı, ithalatçı, yük sahibi,
 - Kiracı,
 - Deniz hizmeti isteyen,
- b) Taşıyan ya da hizmet verenler;
 - Gemi
 - Gemi sahibi ya da kiracı,
 - Gemiye çalıştıran, personel,
 - Gemi işletmesi.

¹⁸ DPT, **9 Kalkınma Planı-Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2007, s.3.

¹⁹ Ruhi Duman, **Denizcilik, a.g.e.**, p.11.

²⁰ T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı **a.g.e.**, s.59.

c) Deniz ticareti ile ilgili kuruluşlar;

- Liman işletmeleri,
- Acenteler, brokerler
- Sigortalar,
- Uluslararası kuruluşlar, vs..²¹

gibi denizcilik sektörü içinde deniz ticaretini oluşturan fonksiyonlardır.

1.2.1. Gemi İnşa Sanayi

Gemi inşa sanayi, yapısı itibariyle temelde bir montaj endüstrisidir. Diğer bir deyişle, çelik sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayi gibi pek çok sanayi kolunun mamullerinin bilimsel ve teknolojik temellere dayalı olarak, belirli bir sistematik ve disiplin içerisinde, tersanelerde bir araya getirilmesi ve birleştirilmesi sonucunda, gemi inşa sanayinin ürünü olan "gemi" ortaya çıkmaktadır.²²

Gemiler; kullanım amacına, çalışma prensibine ve sevk sistemlerine, inşaatta kullanılan malzemeye göre çeşitli tip, tonaj ve teknolojik imkânlarla sahip olarak inşa edilirler. Bu nedenle, gemilerin inşa edildiği fabrikalar grubunu oluşturan tersaneler de, değişik imkân ve teknolojik kabiliyetlerde olabilmektedirler. Basit bir ticaret gemisi inşaatını yapan, nispeten daha az teknik kabiliyete sahip bir tersaneden, ileri teknoloji harikaları olarak nitelendirilebilecek süper tankerleri ve savaş gemilerinin inşaatını yapabilecek teknolojik kabiliyet ve imkanlara sahip tersanelere kadar, oldukça geniş bir spektrum gösteren gemi inşa sanayi, bu haliyle her zaman için emek yoğun bir endüstri dalı ve tersanelerin teknik imkan ve kabiliyetlerine dayalı olarak da sermaye yoğun bir sanayi dalıdır.

²¹, a.g.e., s.60.

²² Bülent Kocak, T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı “**Dünya’da ve Türkiye’de Gemi İnşa Sanayi**”, Ankara, 2007, s. 3.

Gemi İnşa sektörü maliyeti yüksek yatırımlar gerektiren ve nitelikli iş gücüne ihtiyaç duyan bir sektör olarak göze çarpmakta, aynı zamanda ülkeye döviz girdisi sağlayan bir faaliyet alanıdır. Bu sebepler göz önüne alındığında dünyadaki birçok ülkenin bu pastadan en büyük payı almak amacıyla çalışmakta olduğu da görülmektedir.²³

Emek yoğun bir karaktere sahip gemi inşa sanayi, ülkelerde her zaman bir istihdam potansiyeli olarak görülmüştür. Gerek emek yoğun karaktere sahip endüstri dalı olması ve gerekse diğer sanayi kollarını bir lokomotif gibi sürükleyerek, gelişmelerine önemli katkıda bulunması, gemi inşa sanayinin önemli bir istihdam potansiyeli olarak görülmesine neden olmuştur.²⁴

Dünya gemi inşa sanayi son 30 yıl içerisinde oldukça önemli yapısal değişimler göstermiştir. Daha önceleri gemi yapımında güçlü olan özellikle Avrupa ülkeleri artık sektörde önemli rol oynamamaktadırlar. Çin Halk Cumhuriyeti ise Uzak doğu ülkeleri üçgenini ucuz iş gücü ile tamamlayarak üretim sıralamasında 3 üncü ülke haline gelmiştir.²⁵

1.2.2. Deniz Taşımacılığı

Globalleşmenin ilk adımı olarak kabul edilen deniz taşımacılığı malların uluslararası alanda serbestçe dolaşımı sayesinde oldukça stratejik bir konuma ulaşmıştır. Deniz taşımacılığı bir malın belirli bir limandan başka bir limana ulaştırılmasında en ucuz ve etkili taşıma yöntemidir. Bu noktada asıl olan, bireylerin, firmaların, kamusal kuruluşların dünyanın başka bir yerinde üretilen mala olan talebidir. Bu talebin karşılanması için dünya taşımacılığında etkin olmak, ilgili ülkenin gelişmişlik

²³ A.Erhan BAKIRCI, Erman ÖZCAN, “Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin Genel Yapısı, Sorunları ve Bu Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler”, **II. Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar Kongresi MBGAK**, İstanbul, 2005, s. 721.

²⁴ Bülent Koçak, **a.g.e.**, s. 3.

²⁵ A.Erhan BAKIRCI, Erman ÖZCAN, **a.g.e.**, s. 721.

seviyesinin en önemli göstergelerinden biridir. Global anlamda mal üreten ve pazarlayan ülkeler deniz taşımacılığını en etkili bir şekilde kullanmaktadırlar.²⁶

Yük ve yolcu taşımacılığının hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik olması yanında, çevreyi en az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması, bakım-onarım kolaylığı ve yatırım maliyeti ulaştırma türlerinin tercihinde özenle dikkate alınması gereken hususlardır.

Ayrıca, gelişmiş ülkelerde taşımacılıkta tercih; doğal olarak birim taşıma maliyeti en düşük olan denizyolu ve demiryolu lehinedir.

Uluslararası taşımalarda yoğunluğun denizyolu taşımalarında olması nedeniyle taşınmakta olan yüklerin taşıma araçlarının tiplerine göre dağıtımında da denizyolu taşıma araçlarının tipleri esas alınmıştır. Dünya genelinde yük taşıma alanında yaygın olarak kullanılmakta olan gemi tipleri şunlardır. Ham petrol tankerleri, işlenmiş petrol tankerleri, amonyak ve kimyevi madde tankerleri, yağ tankerleri, cevher kömür ve benzeri gemiler, hububat ve benzeri gemiler, kereste gemileri, karışık eşya gemileri, Ro-Ro gemileri, konteyner gemileri, havalandırılmalı kuru yük gemileri, canlı hayvan gemileri ve soğuk taşıma gemileridir.²⁷

Gemileri türleri bakımından incelediğimizde;

Ticaret Gemileri; Yolcu gemileri, yük gemileri, balıkçı gemileri, yardımcı gemiler olarak ayrılırlar.²⁸

- Yardımcı Gemiler: Yüzer vinçler, kurtarma gemileri, fener gemileri, kablo döşeyici gemiler, buzkıranlar, tarak gemileri, dalgıç gemileri, romorkörler ve yüzer kreynerler,
- Balıkçı Gemileri: Balıkçı, ana balıkçı, balık nakliye ve fabrika gemileri,
- Yolcu Gemileri: Deniz aşırı gemiler, düzenli hat gemileri, feribotlar,

²⁶ Şenol Sarışen, "Türkiye Denizcilik Sektöründe Finansman", İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2006, s.2.

²⁷ T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **a.g.e.**, s.64.

²⁸ **a.g.e.**, s.60.

- Yük gemileri; özel yük gemileri, yardımcı yük gemileri, karışık yük gemileri olarak sınıflandırılabilirler.

Sınıflandırma içerisinde yer alan gemilerden bahsetmek gerekirse;

- Sıvı dökme yük gemileri: Petrol tankerleri, şarap tankerleri, su tankerleri, asit tankerleri, kimyasal ürün gemileri, LPG ve LNG gemileri,
- Kombine yük taşıyıcı gemileri sınıfında yer alan, “OBO” (Oil/Bulk/Ore-Petrol/Dökme/Cevher); dökme tahıl, cevher taşınabilmeleri için özel olarak yapılmış olan tankerlerdir.
- Ro-Ro; İngilizce “Roll on Roll of” sözcüklerinin baş harflerinden oluşan bir isme sahip olan Ro-Ro gemileri, tekerlekli araçları taşıyan ve dolayısıyla yükleme ve boşaltmanın çok hızlı yapıldığı gemilerdir.
- Kırkambar kuruyük gemileri; her türlü kuru yükü taşıyan gemilerdir.
- Kuru dökme yük gemileri içinde yer alan dkmeiler; buğday, mısır gibi tahıl ürünlerini dökme halde taşımak üzere yapılmış olan gemilerdir.
- Soğutmalı gemiler; özellikle gıda maddeleri gibi taşıma sresinde bozulabilen maddelerin, soğutularak taşınmasına elverişli olarak yapılmış gemilerdir.
- Konteyner gemileri; özellikle taşıma ve boşaltma esnasında hasara uğramaması için yüklerin içine konulduğu ve konteyner denilen özel kapların taşınması amacıyla yapılmış gemilerdir.²⁹

Yardımcı gemiler ise;

- Kablo gemileri; aıkdenizlerde kablo döşemek amacıyla özel olarak yapılmışlardır.
- Romorkrler; Limanlarda gemi yanaştırma, kaldırma ve çekme işleri için kullanılmak üzere yapılmış teknelerdir.
- Kurtarma gemileri; Deniz kazasına uğramış bir gemiyi kurtarmak için özel teizatla donatılmış ve kuvvetli çekme gücüne sahip teknelerdir.

²⁹ a.g.e., s.61.

- Fener gemileri; belirli bir yerde demirli bulunan, fenerle birlikte seyre yardımcı bazı cihazlara da sahip olabilen ve buldukları yerde gemi seyrine yardımcı olan teknelerdir.
- Tarak gemileri; limanları, kanalları taramak üzere yapılmış teknelerdir.³⁰

Deniz taşımacılık sektöründe yapılan taşımacılık faaliyetlerinde kullanılmakta olan gemilerin çeşitliliğinin yanısıra, yapılan taşımacılık türlerine göre de deniz taşımacılığı çeşitlilik arz etmektedir.

1.2.2.1. Dökme Yük Taşımacılığı

Deniz taşımacılığı hizmet bakımından çok seçenekli bir taşıma türüdür. Önceleri daha çok dökme malların taşınmasında kullanılırken özel gemi türlerinin ortaya çıkmasıyla parça malların denizyoluyla taşınması da gelişmiştir. Uluslararası deniz taşımacılığı temel olarak iki gruba ayrılmaktadır.³¹

1.2.2.1.1. Tarifeli (düzenli hat/liner) Deniz Taşımacılığı,

Tarifeli deniz taşımacılığında seferler belirli aralıklarda ve belirli limanlar arasında düzenli olarak tekrarlanır. Gemiler genellikle taşıyıcı işletmenin kendi gemisidir. Bazen kiralanmış gemilerde kullanılabilir. Tarifersiz gemi taşımacılığı sunan gemilerle taşınan yüklere göre daha değerli yüklerdir.

³⁰ a.g.e., s.62.

³¹ a.g.e., s.60.

1.2.2.1.2. Tarifersiz (düzensiz hat/tramp) Deniz Taşımacılığı,

Denizcilik sektöründe faaliyette bulunan firmalar gemilerini genelde tarifersiz olarak işletmektedirler. Dökme yük taşımacılığında yük sahibi veya yük taşıtanın ticari kararlarına göre taşınacak yüküyle ilgili olarak iki yöntemden birini seçtiği görülmektedir. Ya firma kendi gemi sahibi olarak yükünü taşıyacaktır ya da yükünü dökme yük deniz taşımacılığı yapan gemi sahipleri veya işletmecilerinin gemilerini kiralayarak taşıma yoluna gidecektir.³²

1.2.2.2. Yolcu Taşımacılığı

Kruvaziyer gemi işletmeciliği denen bu modelde, önceden belirlenmiş bir güzergahta, özel gezi programlarına sahip ve belirli duraklama yerleri olan bir denizyolu turizmi gerçekleştirilmektedir.

1.2.2.3. Ro-Ro Taşımacılığı

Ro-Ro gemilerinin yükleri tekerlekli araçlardır. Yani arabalar, kamyonlar, tırlardır. Bu yüzden bu tekerlekli araçların taşınması için garaj şeklinde inşa edilmişlerdir. Ve bu araçların gemiye girip çıkmalarına imkân sağlayan özel yapıları vardır.

Ro-Ro gemileri sahip olduğu avantajlarlar birlikte, genelde kısa ve orta mesafede ekonomiktirler.

³² a.g.e., s.65.

Transit nakliyatın gerçekleşmesinde çok önemli bir fonksiyona sahiptir. Deniz, kara, demiryolu, havayolu taşımacılığını birleştirmesi nedeniyle, demiryolları ve karayollarına destek olması açısından da ayrı bir öneme sahiptir. Bu taşıma kapsamında; lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler, nakil vasıtaları yer almaktadır.³³

Günümüz deniz taşımacılığında temel amaç gemilerin limanda daha az süre kalarak verimli bir şekilde kullanılması ve taşıma maliyetlerinin azaltılarak maksimum kar elde edilmesi haline gelmiştir. İşte deniz taşımacılığında pahalı yatırım yoluyla rekabet gücü sağlayan ve taşımalara oldukça fazla hız kazandıran gemilerin başında Ro-Ro gemileri gelmektedir.³⁴

1.2.2.4. Konteyner Taşımacılığı

Küresel ticaretin özellikle son 20–30 yılda büyük bir hızla büyümesi, teknolojik gelişmeler ve kombine taşımacılığın yaygınlaşması ve Dünya limanlarında elleçlenen yüklerin konteynere kayması ile konteyner taşımacılığı artış göstermiş olup son yıllarda denizcilik sektöründe en hızlı büyüyen sektör olmuştur.

Deniz taşımacılığında ilk konteynerlerin kullanımı 1960'lı yıllarda ABD'de olmuş ve tüm dünyaya hızlı bir şekilde yayılmıştır. Dünyada full-konteyner gemilerinin tonajı ve taşıma hatlarındaki gelişme hızla artmaktadır.³⁵

Konteynerler aşağıdaki özelliklere sahip olması nedeniyle avantajlı bir taşıma şeklidir. Konteynerler;

³³ DPT, 8. Beşyillik Kalkınma Planı, Ulaştırma Alt Komisyonu Deniz İhtisas Alt Komisyonu Raporu, Ankara, 2001, s. 28.

³⁴ Lütfi Yeşilbağ, “Ro-Ro Taşımacılığı'nın Ülkemiz Deniz Ulaştırması Sektöründeki Yeri” Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi, Bildiri Kitabı, Editörler: A.İ.Aldoğan, Y.Ünsan, E.Bayraktarkatal, Yapım Matbaacılık, İstanbul 1999, s.411.

³⁵ DPT, a.g.e., s. 28.

- Hava geçirmez,
- Tehlikeli eşyaları taşıyabilecek ve saklayacak biçimde tasarlanmış,
- Kilitlenebilir,
- Bir alana yığılabılır özelliğe sahip,
- Kapatılabilir,
- Bir defada çok fazla yük taşıyabilir,
- Güvenilir,
- Mal zaiyatı minimum düzeydedir.

Konteyner taşımacılığı günümüzde bir çığır açmış olup öncelikle limanlarda elleçlenen yükler büyümüş; üretim de dolayısıyla artmıştır. Klasik taşımacılığın limana bağımlı olan sınırları konteynerle birlikte alıcı ve satıcının depolarına kadar uzanmış ve dolayısıyla da konteyner taşımacılığında limanlar yükün geçiş noktaları durumuna gelmiştir.³⁶

Dünya üzerindeki TEU kapasitesinin %75' i ve bütün tam bölmeli konteyner gemilerinin %71'i sadece 15 işletici (operator) tarafından kontrol edilmektedir. Bunların en büyüğü, Maersk Line dünya filo kapasitesinin %18,2'ini 1.6 milyon TEU kapasitesini işletmektedir. Bu en büyük 15 işleticinin 8 tanesinin filolarının büyük kısmı küresel ittifak içinde yer almaktadır.³⁷

Deniz Taşımacılığı;

- Bir defada çok fazla yük ulaştırması,
- Güvenilir olması,
- Sınır aşımı olmaması,
- Mal zaiyatının minimum düzeyde olması,
- Diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması,
- Hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması nedenlerinden dolayı dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir.

³⁶ a.g.e., s. 28.

³⁷ DTO, 2007 Deniz Sektör Raporu, İstanbul, 2008, s.78.

Deniz yoluyla bir defada en çok yük, en güvenli şekilde, en ucuza taşınmaktadır. Ülkeler arası sınır aşımı³⁸ problemi sözkonusu olmamaktadır.

1.2.3. Liman Hizmetleri

Limancılık sektörü, uluslararası ticaret ve uluslararası taşımacılığa konu olan birçok ekonomik sektörden doğrudan etkilenen ve bu sektörleri doğrudan etkileyen bir sektördür. Küresel ticaretin özellikle son 20–30 yılda büyük bir hızla büyümesi, teknolojik gelişmeler, konteyner taşımacılığının gelişmesi ve denizyolu taşımacılığın birçok açıdan daha da avantajlı hale gelmesi nedeniyle, denizyolu ticareti ve dolayısıyla limancılık faaliyetlerinde ciddi bir artış yaşanmaktadır.³⁹

Dünya deniz ticaretinin her geçen gün artmasına paralel olarak limanlarda elleçlenen yüklerde de önceki yıllara göre büyük artışlar yaşanmaktadır. Dünya limanlarında 2005 yılında yüklenen yük miktarı geçen yıla göre %3,8'lik artış ile 7,11 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Dünya limanlarında elleçlenen yüklere bakıldığında Asya limanları %38,8 ile ilk sırada, ABD limanları %22,1 ile ikinci sırada, Avrupa limanları %21,8 ile üçüncü sırada ve %8,8 ile Avustralya limanları dördüncü ve %8,5 oranında Afrika limanları beşinci sırada yer almaktadır. Türk limanları 350 milyon ton/yıl yük elleçleme kapasitesine sahip olup 2006 yılında toplam 243,6 milyon ton yük elleçlenmiştir.⁴⁰

Dünya limanlarında elleçlenen yüklerin konteynere kayması ile konteyner taşımacılığı artış göstermiş olup son yıllarda denizcilik sektöründe en hızlı büyüyen sektör olmuştur. Dünyada, deniz yoluyla gerçekleştirilen konteyner taşımacılığı, 4-5 bin TEU (20 feetlik konteyner-Twenty Equivalent Unit) 4. nesil post panamax gemiler ve 2000 yılından sonra inşa edilen 5-8 bin TEU konteyner taşıyabilen post panamax plus gemilerin inşası

³⁸ İTO, **Deniz Taşımacılığı Sektör Profili**, İstanbul, 2004, s.8.

³⁹ Liman-İş Sendikası “**Ekonomik Kriz, Limancılık Sektörü, Özelleştirmeler ve Liman İşçileri**” Raporu, 2008, s.1.

⁴⁰ Nur Jale Ece, “**Limanların Evrimi**” (Çevrimiçi) http://www.lojiport.com/author_article_detail.php?id=227, (Erişim Tarihi: 25.05.2009), p.3.

ile daha da artmıştır. Konteyner taşımacılığının özellikle Uzakdoğu-ABD, ABD-Avrupa, Uzakdoğu-Avrupa ve Akdeniz limanları arasında olduğu görülmektedir. Dolayısıyla buralardaki ülkeler konteynerize taşımacılıkta en ileri seviyeye çıkmıştır.⁴¹

Liman, üreticiyle tüketiciyi bağlayan farklı taşıma modlarının giriştiği uzun bir taşıma zincirinin hayati bir bağlantı noktası olup, gemiler ve diğer ulaşım araçları arasında emniyetli yük ve yolcu transferinin yapılması için gerekli ekipman, üstyapı ve altyapıya sahip hizmet noktasıdır.⁴²

1.2.4. Deniz Turizmi

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile, onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri DENİZ TURİZMİ olarak tanımlanmaktadır.⁴³

Deniz turizmi denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ve doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleridir. Deniz turizmi ve yatçılığın ülkelere büyük kazançlar sağlaması ve turizm gelirlerinin önemli bir kısmının deniz turizminden elde edilmesi nedeniyle deniz turizmi bir ülke için önem taşımaktadır.

Deniz Turizmi özetle aşağıdaki bileşenlerden oluşmaktadır;

- Yat Yatırım İşletmeciliği; Mavi Tur İşletmeleri (Guletler), Bareboat İşletmeleri, Günöbirlik Tur Tekneleri İşletmeleri, Yat İmalat ve Çekek Yeri İşletmeleri ,
- Yat Limanı ve Marina İşletmeciliği,
- Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği,
- Su Sporları ve Dalış Turizmi İşletmeciliği,⁴⁴

⁴¹ a.g.e., p.4.

⁴² a.g.e., p.5.

⁴³ DTO, (Çevrimiçi) <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=91>, p.1. (Erişim Tarihi: 25.05.2009)

⁴⁴ DTO, 2007 Sektör Raporu, s.102.

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 uluslar arası turizm hareketlerinin bir parçası haline gelmiştir.

1.2.5. Su Ürünleri

Canlı deniz kaynakları, tüm denize kıyısı olan ülkelerin ekonomisine belirli bir yatırım ve çaba karşılığı sürekli girdi sağlayan önemli kaynaklardandır. Bunun bilincinde olan ülkeler, balık ticaretini kaynak olarak benimsemişler ve ekonomilerine büyük ölçüde döviz girdisi sağlayarak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında yer almaktadırlar.

Denizlerden besin elde etmenin yolu balıkçılıktır. Dengeli beslenmenin bilincinde olan uluslar, hayvansal protein kaynaklarını daha da zenginleştirmek için denizlerden yüksek oranlarda faydalanmanın yollarını sürekli aramakta özellikle geleceğe yönelik girişimlerini şimdiden faaliyete geçirmektedirler. Balıkçılık; beslenme açığının giderilmesi yanında önemli sayıda insana istihdam sağlayarak sosyal ve ekonomik iki amacı yerine getirmektedir.⁴⁵

Denizciliğin temel yapı taşlarını oluşturan sektörler incelendiğinde denizcilik sektörünün ülke ekonomisinde önemli ölçüde rol oynamakta olduğu görülmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde denizcilik sektörü ülke ekonomisinin lokomotifi durumundadır.

Küresel ekonomide yaşanmakta olan ticaret hacim artışları, gemi inşa sektörü, denizyolu taşımacılığı ve limancılık sektörlerinde, adeta bir patlamaya yol açmıştır. Denizyolu taşımacılığının demiryolu taşımacılığından 3,5 kat, karayolu taşımacılığından ise 7 kat daha ucuz olması, uluslararası ticarete denizyolu taşımacılığının daha fazla tercih edilmesinin en önemli nedenlerinden⁴⁶ biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

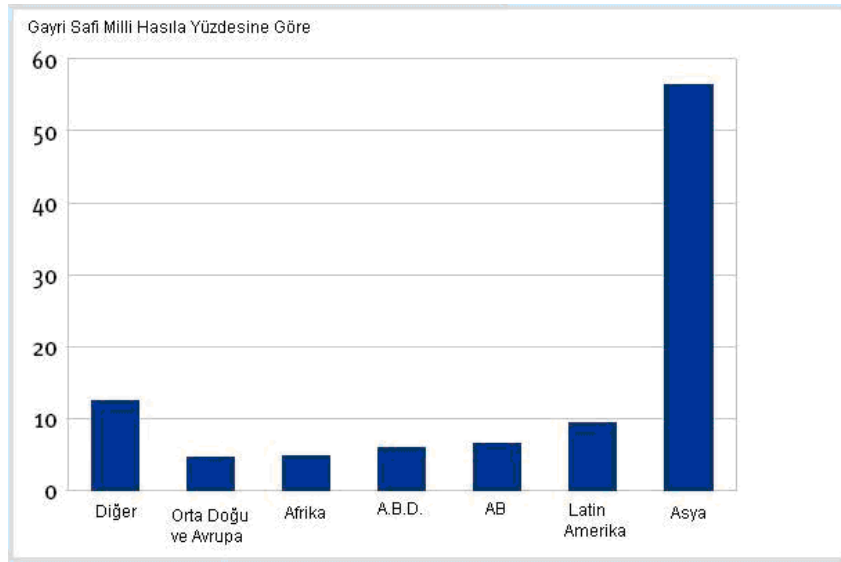
⁴⁵ a.g.e., s.117.

⁴⁶ Liman-İş Sendikası, a.g.e., s.1.

2. DÜNYA EKONOMİSİNDE DENİZ TİCARETİNİN YERİ

2.1. Dünya Deniz Ticareti

Dünya ekonomisinin sağlıklı gelişimi ülkelerarası ticaretin artışını beraberinde getirmektedir. Küreselleşen dünya ilişkileri ihtiyaç duyulan enerji, hammadde, mamul ürünün dünyanın herhangi bir bölgesinden ithalat yolu ile teminini olağan hale getirmiş, bu işlev sırasında çabuk ve güvenli işleyen taşımacılığı gereksinim haline dönüştürmüştür. Bu nedendir ki gemi taşımacılığının mal ticaret talebini belirlenmesi gerekmektedir.⁴⁷ Dünya mal ticareti, talep hacmine göre belirlenmektedir. Belirlenmekte olan bu talebi, alım gücü olarak tanımlanabilecek olan Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH) ve reel yıllık değişimi olan büyüme oranına belirlemektedir.



Kaynak: The Platou Report 2009

Şekil 1: Dünya GSMH Oranları

⁴⁷ Yalçın Ünsan, Mustafa İnel ve İsmail Hakkı Helvacıoğlu, 7.Ulaştırma Kongresi, “Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi”,İstanbul, 2007426.

Dünya ticareti ve ekonomisi 2000’li yıllarda büyük bir canlılık içinde olmuş ve ortalama % 8’lik büyüme hızı ile mal ticareti yoğun olarak artmıştır. Ekonomilerin büyüklüğünün göstergesi olan Gayrisafi Milli Hasıla (GSMH), bu dönemde Avrupa ve Japonya’da beklenenden daha güçlü olarak gerçekleşirken, Çin ve Hindistan’da rekor düzeylere çıkmıştır.⁴⁸

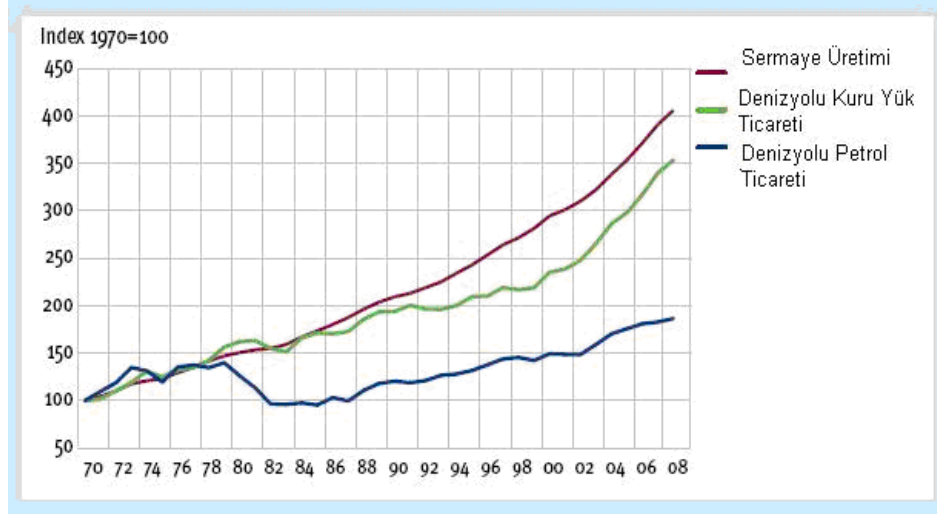
Ancak, Dünya ekonomisi, düşük enflasyon ve yüksek büyüme ortamının görüldüğü likidite bolluğunun ve risk iştahının yüksek olduğu bu dönemi sonrasında, 2007 yılı ortalarında ABD Konut piyasasında başlayan krizin ardından dünya ekonomisinde belirsizlik giderek artmış piyasalara istikrarsızlık ve ekonomik durgunluk hakim olmuştur.⁴⁹

Söz konusu kredi krizi 2008’e girerken birçok alana sıçramıştır. 2007 yılında ABD’de konut kredilerinin 10 trilyon ABD dolarına ulaşması ve bu kredi teminatlarının yarısından fazlasının menkul kıymetleştirilmesinin etkileriyle birçok finansal kurum risk altına girmiştir. Faizlerdeki dalgalanmalar bu menkul kıymetlerde değer kayıplarına yol açmış ve finans piyasalarında 400 milyar ABD dolarını bulduğu ifade edilen zararlar kaydedilmiştir. Bu bağlamda alınan önlemler sonucunda özellikle faiz cephesinde önemli değişiklikler olmuştur. ABD Merkez Bankası 2006 yılında %5.25 olan hedef borçlanma faizini kademeli olarak önce %3.25’e daha sonra ise %2’ye indirmiştir.⁵⁰

⁴⁸ Sinan Aslan, Ersan Aymutlu, Sinan Aslan ve Ersan Aymutlu, “Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı”, **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2008, s.387.

⁴⁹ DTO, **a.g.e.**, s.11.

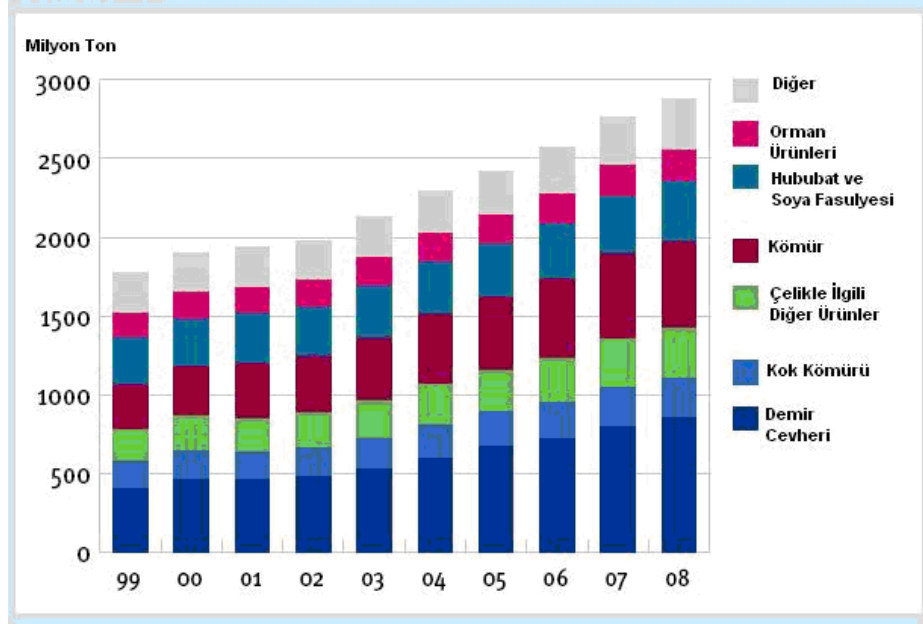
⁵⁰ **a.g.e.**, s. 11



Kaynak: The Platou Report 2009

Şekil 2: Dünya Deniz Ticareti ve Ekonomik Gelişme

Deniz ticaretinin yıllar itibariyle gelişime bakıldığında sermaye üretimi açısından devamlı yükselen bir trend mevcuttur. Yük taşımacılığının gelişimine baktığımızda ise zaman içerisinde iniş çıkışlar olmasına rağmen 1970'lerden 2008'lere kadar önemli bir gelişme ve büyüme kaydettiği ortadadır. Deniz yoluyla taşınmakta olan petrol ticaretinde ise; yaşanan petrol krizlerinin etkisiyle bazı inişler olmasına rağmen son 10 yıllık dönemde yükselişini devam ettirdiğini görmekteyiz.



Kaynak: The Platou Report 2009

Şekil 3: Dünya Deniz Ticareti

Yukarıdaki Şekilde te son on yıllık dönem içerisinde deniz ticareti yönünden taşınan malları incelediğimizde en fazla taşınan mallar demirin cevheri, kömür, hububat, çelik ile ilgili ürünler ve kok kömürü olduğunu görmekteyiz. 1999'dan 2008 yılına kadar taşımacılık sektöründe istikrarlı yükseliş devam etmiştir.

Ancak, 2008 yılı denizcilik sektöründe çok elverişli koşullarda başlamış ve pek çok uzman denizciliğin görünümüyle ilgili genel olarak olumlu bir görüş içinde iken, bazı otoriteler ve yorumlar, yüksek hacimde sipariş defterleri ve ABD'deki olası finansal krizle ilgili endişe dolu beklentilere yer vermişlerdir. Yılın sonunda finansal baskı reel ekonomiyi negatif yönde etkilemiş, ve denizcilik piyasalarının büyük çoğunluğu çok olumsuz bir trendle karşı karşıya kalmışlardır.

Günümüzde dünya denizcilik sektörü zor bir dönemden geçmekte ve armatörler, gemi kiralayanlar, bankalar ve tersaneler finansal ve sözleşmelerle ilgili problemleri ve karşılaşılan güçlükleri çözmeye çalışmaktadırlar.⁵¹

Denizcilik piyasaları ise petrol fiyatlarındaki keskin düşüşe oranla daha iyi bir konumda kalmıştır. Bunun asıl nedeni, armatörlerin aldığı riskin deniz ticaretinde gemi kiralayanlarla karşılaştırıldığında önemli ölçüde daha düşük olmasıdır. Buna karşılık gemi inşa sanayinin bilançoları daha güçlü ve daha uzun vadeli bir kararlılık içinde olmuştur.

Dünya çapında uygulamaya giren koordineli mali ve finansal kurtarma paketleriyle, 2010 yılında dünya GSYİH büyümesinde bir canlanma umulmaktadır. Dünya ekonomisinde bir gelişme yaşanmasının şartını ise işleyen bir bankacılık sistemine bağlı olduğu değerlendirilmektedir. Ancak, böyle bir sistem hala uygulamada değildir.⁵²

2.1.1. Dünya Gemi İnşa Sanayi

Denizler, tarih boyunca dünyaya hakim olma yarışında birinci derecede öneme sahip olarak, güç ve kabiliyet gösterişi için her zaman elverişli bir ortam oluşturmaya devam etmiş ve içinde bulunulan çağda da bu niteliklerini korumayı sürdürmektedir.

Çağlar boyunca dünya olaylarında ve uygulanan uluslararası politikalarda önemli bir konuma sahip olmak isteyen ülkeler, etkin bir deniz gücü oluşturma gayreti içinde olmuş, deniz ticaretinde söz sahibi olmak üzere deniz ticaret filosunu genişletmek ve gelişen teknoloji ile donatmak hevesini sürdürmüş ve bu çerçevede, gemi inşa sanayinin geliştirerek, gerektiğinde savaş gemisi ve deniz silah ve sistemlerini üretebilecek kapasite, imkan ve kabiliyetlerle teçhiz etmeyi amaç edinmişlerdir.⁵³

⁵¹ DTO, **2008 Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 2009, s.1.

⁵² **a.g.e.**, s.1.

⁵³ Bülent Koçak, **“Dünya’da ve Türkiye’de Gemi İnşa Sanayi”**, Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2007, s.13.

ABD'nin kurulmasından bu yana, gemiler ve gemi inşaa sanayi bu ülkenin kalkınmasında önemli temel taşları oluşturmuş, tersaneler teknoloji üssü vazifesi görmüşlerdir. Bunun yanında, Japonya'da 19. Yüzyılın başlarından itibaren gemi inşaa sanayinin geliştirme yolunda önemli adımlar atmıştır. Japonya'da 1635-1868 yılları arasında yaklaşık 200 yıl süren ve Japonların dış ülkelere, yabancıların da Japonya'ya gelmesini yasaklayan izolasyon devri içinde 50 tondan yüksek tonajda gemi inşaatını yasaklayan uygulamaya rağmen, Japonya 19'uncu ve 20'nci Yüzyıllarda gemi inşaa sanayinde yaptığı gelişmeler ve atılımlar sayesinde, özellikle 2'nci Dünya Savaşından sonra dünyada gemi inşaa sanayi alanında liderliği ele geçirmiştir.⁵⁴

Son yıllarda dünya deniz ticaret hacmi önemli artış göstermiş, özellikle Çin'in dünya ticaretine etkin katılımı, armatörlerin filo yenileme taleplerinde önceden öngörülemeyen konjonktürel bir patlama meydana getirmiştir. Bu süreç Türkiye'deki gemi inşaa sektörünü de olumlu yönde etkilemiş ve parlak bir gelişme eğilimi yakalanmıştır. Gemi inşaa sanayii döviz girdisi sağlayan, yan sanayii ve teknoloji transferini sürükleyen, istihdam sağlayan, millî deniz ticaret filosunu destekleyen ve ülkenin savunma ihtiyaçlarına katkıda bulunan bir sanayi koludur. Dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler ve yaşanan yoğun rekabet, dünya deniz ticaretini ve buna bağılı olarak gemi inşaa sanayiini de etkileyerek yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin yapısı, tipi ve büyüklüğü değişmiş, hızı ve kapasitesi artmıştır.⁵⁵

Gelecek birkaç yıl içerisinde küresel ekonomi yüksek büyüme eğilimini devam ettirmiş olması durumunda bile, dökme yük ve konteyner gemileri için sipariş defterlerinin, bu segmentlerde sağlıklı piyasa koşullarını sürdürmek için fazlasıyla geniş olacağı değerlendirilmektedir. Ekonomik faaliyetteki keskin düşüş yapısal fazla kapasite senaryosunu çok gerçekçi hale getirmiş, bu senaryoyu engellemek için önümüzdeki 3-4 sene boyunca yeni inşaa teslimatlarını kısmak zorunluluk haline gelmiştir. Dökme yük gemisi ve konteyner gemisi sipariş defterlerinin en azından yüzde 35-40 oranında

⁵⁴ a.g.e., s.3.

⁵⁵ T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, "2009-2013 Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı", s. 37.

silinmesi ve teslimatların yüzde 20 gibi bir kısmının bu iki piyasada yapısal bir fazla kapasiteyi önlemek için gelecek yıla ertelenmesinin gerekli olduğu, otoritelerce ifade edilmektedir.⁵⁶

Gemi inşa sanayi ve denizcilik sektörü faaliyetlerine dayalı olarak ekonomik kalkınmada önemli hamleler yapan ülkeler arasında, 20'nci Yüzyılda yeni endüstrileşen ülkeler başlığı ile anılan diğer ülkeler de bulunmaktadır. Bu grup içinde Tayvan (Milliyetçi Çin), Singapur ve Hong Kong yer almaktadır. Singapur gemi inşa sanayini geliştirme hamlelerinin yanında gemi tamir endüstrisinde önemli yatırımlar yapmıştır. Tayvan ise gemi inşa endüstrisini geliştirmiştir. Hong Kong özellikle deniz ticareti faaliyetlerini artırmış ve deniz ticaret filosu, konteyner taşımacılığı ve limanlarını geliştirmiştir.⁵⁷

Mevcut filonun yüzde yirmisinin IMO yönetmeliği paralelinde 2010 yılı sonuna kadar aşamalı olarak azaltılacak tek cidarlı gemiler olduğu düşünüldüğünde tanker sipariş defteri daha ılımlı bir durumdadır. Eğer gelecek teslimattaki tanker siparişlerinin yüzde 10'u kaldırılır ve teslimatların yüzde 20'si bir yıl ertelenirse, tanker segmentinde de yapısal bir fazla kapasitenin oluşmasının engellenebileceği değerlendirilmektedir.⁵⁸

2.1.2. Deniz Taşımacılığı

Dünya ticaretinin ithal ve ihrac yüklerinin %90'dan fazla bölümü deniz yoluyla taşınmakta olup dünyada, deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi, her geçen gün süratle artmaktadır. Son yıllarda deniz taşımacılığı toplam ticaret hacmi içerisinde yükselen bir trend göstermektedir. Ulusal ekonomilerdeki serbestleşme ve sanayileşmenin artması ürünlere talebinde artmasına yol açmaktadır. Teknolojik gelişmeler ise ulaştırmanın etkin ve hızlı yapılmasını sağlamaktadır.⁵⁹

⁵⁶ DTO, 2008 Deniz...**a.g.e.**, s.18.

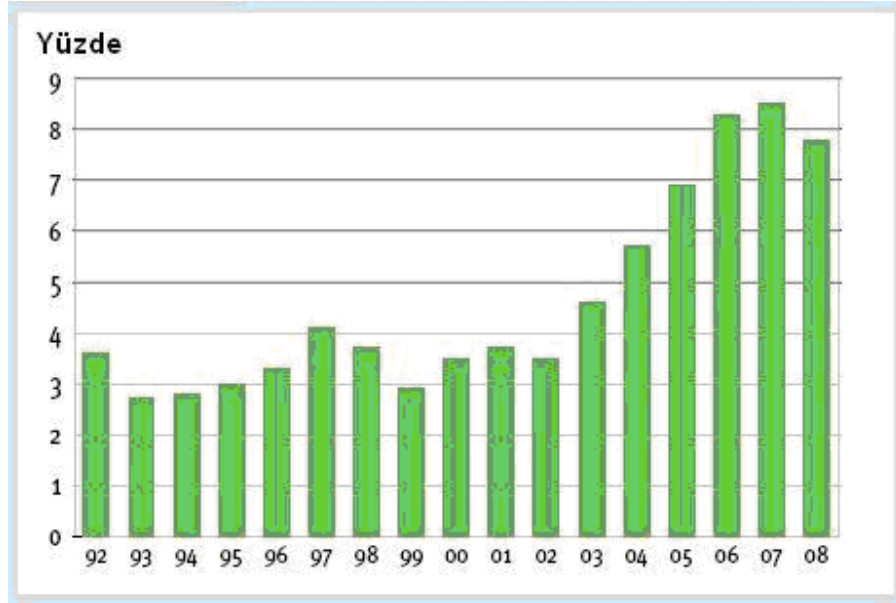
⁵⁷ Bülent Koçak, **a.g.e.**, s.4.

⁵⁸ DTO, 2008 Deniz...**a.g.e.**, s. 18.

⁵⁹ Nur Jale Ece, Makale, "Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı

Uluslararası deniz ticaret hacmi 2005 yılındaki 6720 mton'dan 2006 yılında %7.1 oranında artarak 7195 mton'a ulaşmıştır. Ton-mil bazında 2005 yılında 29,598 milyar ton milden 2006 yılında 31,744 milyar ton mile ulaşmıştır. Bu, bir önceki yıla kıyasla %6.2'lik bir artışla eşittir. 2007 yılında deniz ticareti bir önceki yıla kıyasla %4.7 oranında artarak 32,932 milyar ton-mil'e ulaşmıştır.⁶⁰

Ortalama yüzde beşlik küresel ekonomik büyümeyle birlikte sıradışı bir şekilde güçlü geçen altı yıl, toplam dünya deniz ticaretinde ortalama yüzde 8 oranında tonaj talebi artışına neden olmuştur. Gemi inşa sektöründe yaşanan kapasite eksikliği nedeniyle filo büyümesi önemli ölçüde düşük kalmış, son olarak, pek çok gemi segmenti için kullanım oranları, navlun fiyatları, ikinci el ve yeni inşa fiyatları rekor düzeyde artış göstermiştir.⁶¹



Kaynak: The Platou report 2009

Şekil 4: Dünya Ticaret Filosu 1992-2008 Yıllık Değişim

⁶⁰ DTO, 2007 Deniz Sektörü Raporu, s.14.

⁶¹ DTO, 2008 Deniz Sektörü Raporu, s. 1.

2008 yılının sonlarına doğru küresel ekonomik faaliyette ortaya çıkan, sürpriz ve önemli ölçüdeki olumsuz trend toplam yüzde 8'lik filo büyümesiyle bir araya geldiğinde pek çok segmentin kullanım oranlarında ciddi bir düşüşe neden olmuştur. Toplam tonaj talebi dördüncü çeyrekte tamamen durmuştur. Bununla birlikte bir bütün olarak düşünüldüğünde 2008 yılı küresel denizcilik için bir başka iyi yıl sayılabilir. Kapasite kullanım oranları hemen hemen yüzde 90'a çok yakın değerlerde gerçekleşmiştir. Tanker piyasası 2008'de en iyi yılını yaşamış, yeni inşa fiyatları 2008 yılının ilk yarısında yüzde 5 artış göstermiştir. Ancak yılın son aylarında keskin bir şekilde düşmüş, ve %10-20 arasında gerilemiştir. Modern dökme yük gemilerinin ikinci el fiyatları yüzde 60-70 oranında düşmüştür. Modern tankerlerin fiyatları yüzde 25 düşüş gösterirken, modern konteyner gemilerinin fiyatları yüzde 25-50 arasında düşüş göstermiştir.⁶²

Tablo 1: Dünya Deniz Ticaret Filosu (Milyon DWT)

YIL	KİMYEVİ MAD.		DÖKME YÜK		DİĞER	TOPLAM
	TANKERLER	TANKERLERİ	OBO			
1999	273.2	11.9	260.4	16.1	160.9	722.6
2000	276.0	13.5	264.8	15.2	166.7	736.2
2001	281.3	15.0	274.0	14.6	169.3	754.3
2002	274.9	15.0	287.4	13.8	174.7	765.9
2003	278.8	15.4	295.0	12.6	181.2	783.0
2004	287.9	17.3	303.3	12.2	189.6	810.3
2005	304.1	18.0	320.7	11.7	200.5	855.0
2006	326.9	19.2	341.9	11.7	213.3	913.0
2007	344.4	21.4	365.1	11.3	232.5	974.8
2008	362.1	24.4	392.9	11.3	255.5	1046.2
2009	380.8	26.4	411.1	10.5	283.9	1113.5

Kaynak: The Platou Report 2009

⁶² DTO, 2008 Deniz...a.g.e., s.2.

Deniz Ticaretinde önemli bir rolü olan filosu kapasitesi yeni yapılmakta olan gemilerle gücünü daha yukarılara taşıyarak, dünya ticaretinde taşımacılık açısından daha fazla pay alma çabası içerisine girilmiştir. 2009 yılında siparişleri tamamlanacak olan gemilerle birlikte 2009 yılında da deniz taşımacılığında tonaj artışı beklentisi mevcuttur. Ancak, yaşanan krizin etkisiyle tersanelerde siparişlerin iptali sonucunda gelecek yıllarda tonaj artışında beklentileri minimum seviyelerdedir.

2.1.3. Denizcilik Piyasaları

2.1.3.1.Dökme Yük Piyasası

Kuru dökme yük taşıyıcı pazarı homojen dökme yüklerin taşınmasını kapsamakta olup iki kategoriye ayrılmaktadır. Başlıca major dökme türleri demir cevheri, kömür ve hububatdır. Bunlar genellikle Capesize ve Panamax gemilerle taşınmakta ve dünya dökme yük ticaretinin %67'sini oluşturmaktadır. Minör dökme türleri ise gübre, şeker, çimento olup dünya dökme ticaretinin %33'ünü oluşturmaktadır. Dökme yük taşıyan gemiler başlıca dört sınıfa ayrılmaktadır. Bunlar; (i) handysize (10,000-39,999 DWT) (ii) handymax/supramax (40,000-59,999 DWT) (iii) panamax (60,000-99,999 DWT) and (iv) capesize (higher than 100,000 DWT).⁶³

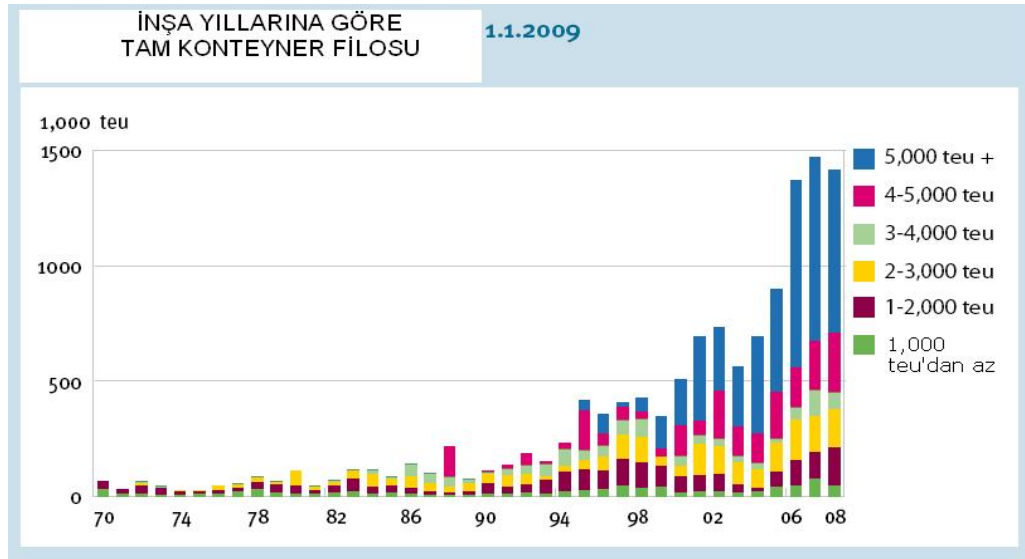
2008 yılı kuru dökme yük taşımacılığında şimdiye kadarki en istikrarsız yıl olmuş, ortalama bazda, navlun fiyatları geçen yıla göre yüzde 10-15 oranında daha düşük gerçekleşmiştir. Bununla birlikte, geçen yıl navlun piyasasında büyük dalgalanmalar hakim olmuş, Mayıs ayında Capesize'lar için günlük fiyat 200,000 ABD doları iken bu fiyat Kasım ayında 5,000 dolara kadar düşmüştür. İlk rakamlar kuru dökme yüklerin deniz yoluyla ticaretinde yüzde 4-5 gibi bir büyümeyi işaret etmektedir. Tonaj talebinin yaklaşık yüzde dört büyüdüğü gözlenmiş, filo gelişiminin yüzde 6.5 civarında olacağı

⁶³ Jale Nur Ece, “Denizcilik Piyasalarındaki Gelişmeler”, Deniz Haber, 17.07.2008, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100295, (Erişim Tarihi: 01.06.2009), p. 32.

değerlendirilmiştir. Buna karşılık kapasite kullanım oranı 2007'den 2008'e navlun piyasasındaki düşüşle paralel olarak yüzde 2-3 oranında düşmüş, yılın sonuna doğru ekonomik faaliyetteki ani bozulma ulaşım talepte keskin bir düşüşe neden olmuştur. Bu durum navlun fiyatlarında yaşanan önemli ölçüdeki çöküşü de açıklamaktadır.⁶⁴

2.1.3.2. Konteyner Piyasaları

Dünyada karışık eşyanın %95'i de güvenilir, ucuz olması ve bir defada çok miktarda yük taşınması nedeniyle konteynerlerle taşınmakta olup dünyada, deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi, her geçen gün süratle artmaktadır. Dünyada, deniz yoluyla gerçekleştirilen konteyner taşımacılığı, 4-5 bin TEU (20 feetlik konteyner-Twenty Equivalent Unit) 4. nesil post panamax gemiler ve 2000 yılından sonra inşa edilen 5-8 bin TEU konteyner taşıyabilen post panamax plus gemilerin inşası ile daha da artmıştır.⁶⁵



Kaynak: The Platou report 2009

Şekil 5: Dünya Konteyner Filosu

⁶⁴ DTO, 2008 Deniz...a.g.e., s.5.

⁶⁵ Jale Nur Ece, a.g.e., p.11.

ABD ve Avrupa'daki büyük ekonomik gerileme 2008'in son bölümü boyunca konteyner gemisi piyasasında çarpıcı bir çöküşe neden olmuştur. Charter fiyatlarının genellikle ilk 7-8 ay boyunca istikrarlı olmasına rağmen, yılın son aylarında çarpıcı bir şekilde altüst olmuş, ortalama olarak başlangıçta 2007 yılına göre sadece yüzde 10-15 daha düşük olan charter fiyatları yılı başlangıçtaki değerlere göre yüzde 60-70 daha düşük bir düzeyde sonlanmıştır. İlk veriler tonaj talebinde yüzde 7 artış ve yüzde 12 oranında bir filo büyümesine işaret ederken, sonuç olarak kullanım oranında yüzde 5 düşüş yaşanmıştır. İlk rakamlar 2007'den 2008'e konteyner gemisi talebinin yaklaşık yüzde yedi oranında arttığını göstermektedir. Aynı dönemde, konteyner gemisi kapasitesi yüzde 12.5 artmış, filo kullanım oranı bu nedenle yüzde beşten fazla azalmıştır.⁶⁶

2.1.3.3. Ro-Ro Piyasaları

Araç taşımacılığı son yıllarda Asya, Orta-Doğu, Güney Afrika, Doğu Avrupa, Rusya ve Güney ABD gibi büyüyen pazarlarda hızla artmaktadır. Japonya ve Güney Kore başlıca araba ihracatçılarıdır.⁶⁷

Avrupa'da başlıca araba limanları Zeebrugge, Bremerhaven, Emden, Antwerp, Barcelona ve Southampton'dır. Bu limanların bazılarında araba taşıyıcı operatörleri ihtisas (dedicated) hub limanlarına yatırım yapmıştır. Araba pazarının gelecek yıllarda Rusya, Doğu Avrupa ve Türkiye'de hızlı bir şekilde gelişeceği beklenmektedir. Uzak yol araba taşıyıcı operatörleri Avrupa Kısa Mesafe taşımacılığını kullanmaktadır. Kısa Mesafe konteyner taşımacılığında artış beklenmektedir. Deniz aşırı ve bölgesel hizmet kombinasyonu toplam lojistik paketine doğru hizmet verme eğilimini göstermektedir.⁶⁸

2008 yılı Araba ve Kamyon Taşıyan Gemiler (PCTC) piyasasında keskin zıtlıkların yaşandığı bir yıl olmuş, dokuz aylık çok olumlu dönemi taşımaların durduğu üç aylık

⁶⁶ DTO, 2008 Deniz...a.g.e., s.13.

⁶⁷ Jale Nur Ece, a.g.e., p. 26.

⁶⁸ United Nations, "Container Traffic Forecast" 2005.

bir dönem izlemiştir. Yaşlanan kredi krizi azalan küresel ekonomik büyüme ve düşen küresel otomobil satışları PCTC piyasası üzerinde doğrudan olumsuz bir etki yaratmıştır. PCTC kullanımı 2007'den 2008'e yüzde 99'dan yüzde 90'a düşmüştür. PCTC talebi 2008 yılında yüzde 4-5 civarında artmış, buna karşılık arzın yüzde 13 oranında artması filo kullan oranını düşürmüştür. 2008 yılında Doğu Avrupa'ya yapılan otomobil taşımalarında yaklaşık yüzde 25, Orta Doğu'ya yapılan taşımalarda yüzde 20 ve Afrika'ya yapılanda yüzde 6 artış gözlemlenmiştir. Yılın ilk yarısında Latin ABD'ya artan taşımalara rağmen, nihai rakam yüzde beş oranında bir düşüş göstermiştir.⁶⁹

2.1.3.4. Tanker Piyasaları

Küresel ekonomik krize ve petrol tüketimindeki düşüşe karşın, tanker piyasası navlun piyasası koşulları açısından 2008'de en iyi yılını yaşamıştır. Tanker endeksi 2007'de günlük 40,000 ABD'den 2008'de günlük 64,000 ABD'na yükselmiştir. Bu değer 2004'teki 63,900 Dolar olan zirve oranından daha yüksektir. En zayıf dördüncü çeyrekte bile, tatmin edici sonuçlar alınmıştır. İlk tahminler, 2008 yılında dünya deniz yoluyla petrol ticaretinde yalnızca yüzde iki oranında bir artış öngörülmesine rağmen, tonaj talebini yüzde 7 oranında artmıştır. Artan ulaşım uzaklıkları, daha fazla yüzer depolama ve azalan hız (rekor düzeyde yüksek bunker fiyatları nedeniyle) gibi diğer faktörler istisnai düzeydeki yüksek tonaj talebi artışına katkıda bulunmuştur. Kiracıların aşama aşama tek cidar tankerleri tercih etmemesi de tanker filosunun azalan üretkenliğinde önemli bir rol oynamıştır. 2008 yılında, mevcut tanker filosunun ortalama yüzde 21'i tek cidarlı tankerlerdir.⁷⁰

⁶⁹ DTO, 2008 Deniz...a.g.e., s.16.

⁷⁰ a.g.e., s.10.

2.2. Arz / Talep Dengesi

2008 yılının ilk yarısı boyunca, siparişler inşa kapasitesiyle eşit düzeyde olmuştur. Yüksek düzeydeki birikmiş siparişlerin sözleşmelerin çoğunun 2011 yılında teslim edilmesi planlanmıştır. Son beş yılda inşa kapasitesi önemli ölçüde artmıştır. Yeni siparişlerin miktarı yılın ilk iki çeyreğinde gerçekleşen miktardan daha yüksek bir seviyede gerçekleşmiş, sonuç olarak birimşi siparişler ortalama üç yılın değerine ulaşmış ve bu durum da gemi inşa fiyatları üzerinde yukarıya doğru basınç oluşturarak, tanker ve dökme yük gemisi fiyatlarını bu dönem boyunca yaklaşık % 6 arttırırken, konteyner gemisi fiyatları da % 3 oranında arttırmıştır.

2008 yılının üçüncü çeyreğinde navlun fiyatları bozulmaya başladığı için siparişler beşte bir oranında azalmış, 2002 yılının başından bu yana ilk kez birikmiş siparişlerde bir azalma gözlenmiştir. Bu durum fiyatların ve yeni inşa edeksinin yaklaşık yüzde bir oranına düşmesi yönünde bir değişikliğe neden olmuştur. Tankerler için fiyatlar diğer tonaj tipleriyle karşılaştırıldığında kazanaçlardaki daha olumlu seviyeler nedeniyle diğerlerinden daha esnek bir durumda olmuş, yılın son çeyreği boyunca, navlun piyasalarında devam eden düşüş siparişlerde yaşanan olağanüstü bir azalmanın nedenini oluşturmuştur. Bu durum, dökme yük gemileri ve konteyner gemileri için % 17 oranında bir düşüşle sonuçlanırken, tanker fiyatlarında daha ılımlı bir düşüş yaşamış, 2008 yılının sonunda yeni inşa fiyat endeksi bir önceki yıla kıyasla % 15 daha düşük olarak gerçekleşmiştir.⁷¹

⁷¹ DTO, 2008 Deniz...a.g.e., s. 28

2.3. Uluslararası Denizcilik Politikaları

2.3.1. Birleşmiş Milletler Uluslar arası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL)

Uluslararası ticaret hukukunu dengelemek için anlaşmalar geliştirerek, model kanunlar, kurallar ve yasal yönetmelikler hazırlayarak dünya ticaretini kolaylaştırmak amacıyla 1966 yılında Genel Kurul tarafından oluşturulan 60 ölkelik yapı dünyanın coğrafi bölgelerinin ve temel ekonomik ve hukuki yapılarının temsilcilerini bir araya getirir. Yıllardır, UNCITRAL uluslararası ticaret hukukunda BM'in merkez kurumu olmuştur. Birleşmiş Milletler'in Uluslararası ticaret hukuku bölümü Hukuki İşler Birimi, UNCITRAL'ın sekreteryası olarak hizmet vermektedir.⁷²

3 Temmuz 2008 tarihinde Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL) malların kısmen ya da tamamen uluslararası deniz yollarında taşınması hakkında bir Sözleşme Taslağı çıkarmıştır. Ekim 2008 tarihinde toplanan Genel Kurul'da ilan edilen anlaşmanın Eylül 2009 tarihinde Rotterdam'da gerçekleştirilecek bir konferans vesilesiyle imzaya açılması planlanmaktadır. Ardından bu anlaşma "Rotterdam Kuralları" olarak⁷³ yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

Yürürlüğe girecek olan anlaşmada tarifeli deniz seferleri, feribot seferleri ve Ro-Ro seferlerinde deniz güzergahları için yeni genel kurallar getirmekte ve aynı zamanda da karadan ve denizden devam eden kombine taşımacılıkta multimodal güzergahları da ilgilendirmektedir. Taşımacılık belgelerinde şimdiye dek mevcut olmayan uluslararası elektronik veri dolaşımı kurallarının modern deniz taşımacılığı formlarındaki gelişmeye de katkı sağlaması⁷⁴ planlanmaktadır.

⁷² <http://www.unicankara.org.tr/today/6.html> (Erişim Tarihi: 25.05.2009), p. 22.

⁷³ DTO, 2008 Deniz...a.g.e., s. 34.

⁷⁴ a.g.e., s.35.

2.3.2. DOHA Görüşmeleri

Dünya Ticaret Örgütü, 2001'de Katar'ın başkenti Doha'da serbest ticareti hedefleyen pazarlıkları başlatmıştı. Doha görüşmeleri olarak bilinen bu pazarlıklar; tarım, sanayi ve hizmet sektörlerindeki kimi gümrük duvarlarının kaldırılmasını hedeflemekteydi.⁷⁵

ABD ve Avustralya'nın yanı sıra gelişmekte olan ülkeler de AB'den, tarım ve tarım ürünlerine uyguladığı gümrük vergilerinde ciddi kesintilere gitmesini talep ediyor. Tarımla ilgili konulardaki minimal farklılıklar nedeniyle Dünya Ticaret Örgütü'nün görüşmeleri başarısızlıkla sonuçlanmış, bundan uluslararası deniz taşımacılığı da etkilenmiştir. Temmuz 2008 tarihinde bakanlar düzeyinde gerçekleştirilen buluşmada ithalat ürünlerine karşı koruyucu mekanizmalar ve tarımsal sübvansiyonlar hakkında bir uzlaşma sağlanamamıştır. Bu başarısızlığın ardından Deniz Taşımacılığı'nın Hizmet Ticareti Genel Antlaşması'na (GATS) dahil edilmesi sürecinin bundan böyle nasıl işleyeceği ise daha da belirsizleşmiştir. Görüşmelerin yeniden başlanması deniz taşımacılığı açısından pazardaki yüksek liberalizasyonun sürdürülmesi büyük bir önem taşımaktadır. Doha görüşmelerinin başarısız kalması nedeniyle, limanlarda eşit muamele ve yerleşme özgürlüğü gibi önemli esasların sağlama alınabilmesi için ikili gemicilik ve ticaret antlaşmalarına daha fazla ağırlık verilmesi gerekmektedir. Uluslararası Armatörler Birliği (ICS) Doha görüşmelerinin başarıyla tamamlanmasının Dünya ticaretini yeniden canlandırabileceğine ve böylelikle de navlun alanına talebi artırabileceğine bir kez daha işaret etmiştir. Deniz taşımacılığı tarihsel nedenlerle şimdiye kadar Dünya Ticaret Örgütü'nün antlaşmalarına dahil edilmeyen az sayıda önemli endüstriden biridir.⁷⁶

⁷⁵ http://www.bbc.co.uk/turkish/news/story/2007/03/070321_g33.shtml (Erişim Tarihi: 01.06.2009)

⁷⁶ DTO, a.g.e., s. 36.

2.3.3. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları

Avrupa Birliği Ulaştırma Bakanları Konseyi 30 Mart 2009 günü gerçekleştirdiği toplantıda, Ocak 2009 ayında Komisyon tarafından yayımlanmış olan, "2018 yılına ilişkin AB Denizcilik Politikası Stratejisi" ve "Engelsiz Avrupa Deniz Alanı'nın Oluşturulmasına ilişkin Eylem Planı" konulu tebliğlere ilişkin görüşünü açıklamıştır. Komisyon tarafından oluşturulan stratejiyi olumlu karşılayan Konsey; söz konusu stratejinin uygulamaya geçirilmesine yönelik olarak en geç 2009 yılı sonuna kadar bir yol haritası oluşturulması ve orta vadede stratejinin uygulanmasına ilişkin bir değerlendirme raporu hazırlanması çağrısında bulunmuştur.

Avrupa Deniz Taşımacılığı sektörünün uzun vadede rekabet gücünün artırılması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması çerçevesinde bir vizyon teşkil ettiğine dikkat çeken Konsey, ayrıca, Komisyon'un ortaya koyduğu 6 stratejik faaliyet alanı önerisine de destek verdi. Söz konusu alanlar: Avrupa gemiciliği ve krselleşme, uluslar arası alanda işbirliği, Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı, Avrupa'da yk ve yolcu taşımacılığının yanı sıra araştırma ve geliştirmeyi kapsamaktadır.

Bakanlar, buna ek olarak, Komisyon'a, devlet yardımları, tonaj ve gelir vergilerine yönelik AB ereve mevzuatının korunması veya gerekirse geliştirilmesi konusunda çağrıda bulunurken deniz taşımacılığı imajının iyileştirilmesi ve çeşitli denizcilik mesleklerinin tanıtımı konusunda da destekleyici önlemler alınması gereğine işaret etmişlerdir.

"Engelsiz Avrupa Deniz Alanı'nın Oluşturulmasına ilişkin Eylem Planı" konulu tebliğe de olumlu yaklaşan Konsey, diğer taşımacılık türlerine kıyasla daha çevreci özelliğe sahip Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının AB İ Pazarı için önemine dikkat çekti. AB limanları arasındaki taşımacılığa yönelik idari prosedürlerin basitleştirilmesi önerisine destek veren Bakanlar, ayrıca, Komisyon'u AB limanları arasında seyreden ancak

üçüncü ülkelerde bulunan limanlara da uğrayacak olan gemilere yönelik uygulamaların basitleştirilmesine yönelik olarak ön çalışma yapmaya davet etmektedir.⁷⁷

2.4. Baltık Navlun Endeksi ve Genel Eğilimi

Baltic Dry Index' her gün Londra'da yerleşik 'Baltic Exchange' adı ile tanınan kurum tarafından yayınlanan ekonomik bir veridir. 26 ayrı deniz nakliye hattını temel alıp brokerlere çeşitli tip okyanus geçer deniz kargo taşınmasında kote edilen fiyatları toplar ve günlük ortalama fiyatları yayımlar. Bu indeks abone olunarak veya Reuters ve Bloomberg gibi finansal ve ekonomik veri yayımlayan kuruluşlardan elde edilebilir.

Bu indeks kargo taşıma talebinin (kuru yük taşımacılığı) ve kargo taşıma hizmeti arzının (taşıyıcı gemiler) dengesinin nasıl geliştiğini kote edilen fiyatlara dayanarak sergiler. Genelde gemi arzı pek esnek değildir. Yeni gemi birkaç yılda imal edilir ve gemiler kolay kolay ucuz şekilde, bir yere park edilemez. Bu nedenle az miktarda talep artışı bile fiyatları yukarı iter. Ancak bugünkü kriz ortamında ve kargo gemilerinin kenara çekildiği ve taşıma arzının bol miktarda mevcut olduğu durumda, Baltic Dry Index deniz taşımacılığında kuru yük nakliye hizmetinde gerçek gelişmeleri en iyi sergileyen göstergelerden biridir.⁷⁸

Okyanus geçen deniz kargosu büyük çapta üretime girecek hammadde ve yarı mamulden oluştuğundan (demir çelik, maden, inşaat malzemeleri gıda gibi şeyler) ekonomistler tarafından 'leading indicator' yani, gelişmeleri önceden sinyalleen 'öncü gösterge' olarak izlenir. Üstelik bu indeks borsa veya döviz piyasaları gibi spekülative içerik taşımaz, ayrıca işsizlik verileri veya reel büyüme gibi geç de sinyal vermez. Yukarıda belirtildiği gibi de günlük olarak yayınlanmaktadır.

⁷⁷ DTO, AB Bülteni Nisan 2009, <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=9ce206eb-9bc2-4c00-abc9-aafb056b314e>, (Erişim Tarihi: 08.06.2009), s.1.

⁷⁸ http://www.aksam.com.tr/2009/02/07/yazar/11553/deniz_gokce/buyurun_biraz_iyimserlik_.html (Erişim: 23.05.2009)

Küresel ekonomideki durgunluk uluslararası deniz ticaret yollarında ulaştırma maliyetlerini gösteren Londra merkezli Baltic Dry Endeksi'ni de etkilemiş durumdadır. BDI endeksi son 7 ayın en düşük seviyelerine inmiş durumdadır. Ekonomilerin Sanayi üretimi ve enerji taleplerine paralel hareket eden endeks, özellikle Asya ülkelerinin azalan çelik, demir cevheri gibi hammadde ihtiyaçları ardından yılın ikinci yarısından itibaren sert düşüşe geçmiştir.

BDI endeksi 20 Mayıs tarihinde 11 bin 793 puanla ulaştığı tepe noktasından yüzde 53.4 değer kaybederek dün 5 bin 492 puana indi. Navlun endeksi böylece emtia fiyatlarındaki düşüşe rağmen doların uluslararası para birimleri karşısında değerlenmesi ve azalan talep nedeniyle son 4 ayda yüzde 50'nin üzerinde geriledi. BDI endeksinin keskin düşüşü ile birlikte Asya'da denizcilik şirketleri ve ihracatçılar paniklerken, hisselerde de büyük düşüşler yaşanmıştır.⁷⁹

⁷⁹ <http://arsiv.sabah.com.tr/2008/09/10/haber.9257C14C1C0E43A48BBEE57037C9F526.html> (Erişim Tarihi: 01.06.2009)

3. TÜRK EKONOMİSİNDE DENİZ TİCARETİNİN YERİ

3.1. Türk Denizcilik Tarihi

Denizler; tarih boyunca kıtaların, ülkelerin ve değişik kültürlerin birbirleriyle tanışmasına ve alışverişine imkân sağlamıştır.⁸⁰

Dünyamızın dörtte üçünü kaplayan denizler ve okyanuslar tek bir ülkenin hakimiyeti altında olmayıp, kıtalar ve ülkeleri denizyolu taşımacılığı ile birbirine bağlayarak ülkelerin gelişmesinde önemli bir etken olmuştur.

Denizciliğimizin tarihsel sürecine baktığımızda; pek çok alanda olduğu gibi askeri eğilim ve amaçların ağırlıkta olduğu görülmektedir. Dokuz yüz yıllık denizcilik tarihimizde; İzmir, Alanya, Antalya, Sinop, Gölcük ve İstanbul gibi şehirlerde kurulmuş olan tersanelerimizde askeri amaçlı gemiler üretilmiştir. Denizcilik Tarihinin önde gelen isimlerinden olan Piri Reis'in yaptığı harita çalışmaları sivil denizciliğin desteklenmesinde önemli rol oynamıştır.⁸¹

Türklerin denizle taşımaları ise, Selçuklular dönemine rastlamaktadır. Osmanlı imparatorluğunun son yılları hariç, Türkler hemen hemen hiç deniz ticareti ile uğraşmamışlardır. Osmanlı imparatorluğu'nun egemen olduğu denizlerde, Venedikliler ve Yunanlılar başta olmak üzere bazı uluslararası deniz ticareti yaparak zenginleşmişler ve uluslararası düzeydek kurdukları ilişkilerle de birçok ülkeyi Osmanlı İmparatorluğuna karşı kullanmışlardır. Denizlerin taşıdığı büyük nimetlerin ve deniz ticaretinin ülkeye sağladığı menfaatlerin önemi, 1800'lü yılların ortalarından sonra anlaşılmış ve⁸² 1870

⁸⁰ T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Mesleki... **a.g.e.**, s.59.

⁸¹ T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 21. Yüzyıla... **a.g.e.**, s.45.

⁸² T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Mesleki... **a.g.e.**, s.59.

yılında Fevaid-i Osmaniye ile başlayan sivil denizciliğimiz gelişen koşullara göre değişik adlarda denizcilik kurumları ile yol almıştır. Bu denizcilik kurumları Cumhuriyet dönemindeki Türkiye Seyr-i İdaresi Umum Müdürlüğü'nün temelini oluşturmuştur. Boğaziçi hattında gemi işletmek üzere kurulan Şirket-i Hayriye aynı zamanda ilk anonim şirket olarak özel bir önem taşımıştır. Osmanlı deniz ticareti bu kurumlar aracılığıyla önemli ilerlemeler kaydetmiştir.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti Seyr-i Sefain İdaresi'ne çevrilmiştir. İlk hedef yeni ve yeterli bir filo meydana getirerek kendi limanlarımız arasındaki taşımacılığı gerçekleştirmek olmuştur. 1 Temmuz 1926'da Kabotaj Kanunu çıkarılarak Türk Denizciliği yeni bir ivme kazanmıştır.⁸³

Cumhuriyet döneminde değişik isimler altında faaliyetlerini sürdüren gemi yapan, işleten ve liman hizmetlerini veren kuruluşlar devlet tarafından kurulmuşlardır. Büyük yatırım ve uzmanlık isteyen bu kuruluşların başlangıçta devletçe kurulması doğru bir seçimdi. Nitekim bunlar uzun yıllar büyük hizmetler vermiş, sanayimizin gelişmesi ve uzman eleman yetişmesinde uygulamalı bir okul görevini sürdürmüşlerdir. Zamanla özel sektörün gelişmesi, yurt dışına açılma eğilimlerinin artması ve değişen ekonomik koşullarda etkinlikleri azalarak, gelişen teknolojiye ve modern işletme anlayışına ayak uyduramaz hale gelmişlerdir.⁸⁴

Türk denizcilik sektörü ve milli ekonomimiz açısından Kamu İktisadi Teşebbüslerinin çağdaş bir işletmecilik yapısına kavuşturulup geliştirilerek daha iyi hizmet vermeleri için TDİ A.Ş., T. Gemi Sanayii A.Ş. ve D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş. özelleştirme kapsamına alınmış ve yıllar itibariyle özelleştirmeleri gerçekleştirilmiştir.⁸⁵

⁸³ T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 21. Yüzyıla ..., **a.g.e.**, s.45.

⁸⁴ DPT, **9.Beş Yıllık Kalkınma Planı-Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2007, s.2.

⁸⁵ **a.g.e.**, s.4.

Dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüzde deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile doğal kaynakların üretimi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişmeler ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini saptamaktadır.

Önemli bir coğrafi konumda bulunan Türkiye’de, deniz ve deniz çevresi ile ilgili konular, Türkiye’nin hak ve menfaatleri korunarak uluslararası denizcilik örgütü (IMO)’nün faaliyetleri doğrultusunda yürütülmekte olup OECD, KEIB ve özellikle Gümrük Birliği ile AB gibi uluslararası ve bölgesel kuruluşlarla denizcilik politikalarında uyum içinde olmaya özen gösterilmektedir. Türkiye’nin bu gün otuz üçten fazla ülke ile ikili denizcilik anlaşması içinde olup denizcilik faaliyetlerini geliştirme çabasıdadır. Denizciliğimiz ekonomik katkısının yanı sıra ulusal güvenliğimiz açısından da hayati öneme sahiptir.⁸⁶

3.2. Türk Denizcilik Sektörünün Durumu

Üç yanı denizlerle çevrili Türkiye Cumhuriyetinin denizci ülke olmasını sağlayacak bütün imkânlar mevcuttur. Dünya deniz taşımacılığının % 30’unun, ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının ise % 28’inin gerçekleştirildiği Akdeniz havzasında yer almakta olan Türkiye, Karadeniz’den Akdeniz’e ve açık denizlere açılan tek su yolu olan Boğazları da hakimeyeti altına almıştır. Ancak buna rağmen denizlerden tam olarak yararlandığı söylenememektedir.

Denizci bir millet olabilmek açısından her türlü imkanın elimizde olmasına rağmen toplum olarak henüz bu bilince varılabilmiş değildir. Denizciliğin ve deniz

⁸⁶ DPT, 8.Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, Ankara, 2001, s.8.

taşımacılığının daha iyi tanıtılması ve her açıdan denizciliğin öneminin her yerde dile getirilmesi gereği ortadadır.

Denizcilik sektörü ülke ekonomisinde hızla ilerleme kaydedilebilecek lokomotif sektörlerden biridir. Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşunda denizciliğe verilmiş önem Atatürk'ün söylemiş olduğu “*Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve bunu en kısa zamanda başarmalıyız*” sözle ortaya konulmaktadır. Ancak Cumhuriyet sonrasındaki dönemlerde denizciliğe gerektiği önem verilmemiştir. Ancak 1980 sonrasındaki dönemde yapılan bazı düzenlemeler ve değişiklikler neticesinde Türk Deniz Ticaretinde canlanma meydana gelmiştir. 1980 sonrası dönemde ekonominin gelişmesiyle ve dışa dönük hale gelmesi ile birlikte istikrarlı bir ilerleme sürecine girmiştir. Bu süreçte Dünya’da ve Türkiye’de yaşanan ekonomik yapı çerçevesinde yaşanan krizlerinde etkileri sonucunda bugünkü mevcut duruma gelmiştir.

Denizcilik sektörünün bugünkü mevcut durumuna incelemeden önce, Türkiye'nin ekonomisini gözden geçirmek gerekmektedir. Türkiye ekonomik olarak 2002 yılından itibaren kararlılıkla uygulanan makro ekonomik politikalar ve yapısal reformlarla ekonomik istikrarın kalıcı hale gelmesi sonucu çarpıcı bir makroekonomik performans elde etmiştir. Uluslararası piyasalardaki olumlu havayla birlikte özel sektör yatırımları ile verimlilik artmışının da etkisiyle 2002-2007 yılları arasında yüksek oranlı büyüme hızlarına ulaşılmış, Türkiye ekonomisi son altı yılda ortalama yüzde 6,8 oranında⁸⁷ büyüme göstermiştir.

Ancak, altı yıl boyunca düzenli olarak gösterilen büyüme sürecinde 2007 yılında ekonomideki kısmi olarak yavaşlama sonucunda, büyüme hızı son yıllardaki yüksek oranların altında kalarak yüzde 4,6 olarak gerçekleşmiştir. Ekonomik büyüme hızında yaşanan yavaşlamada genel olarak küresel piyasalardaki dalgalanmalar, seçimlere ilişkin belirsizlikler, mevsim normalleri üzerinde seyreden hava sıcaklıklarına bağlı olarak yaşanan kuraklığın yanı sıra değerli TL ve önceki yıllara oranla verimlilik artış hızındaki

⁸⁷ Maliye Bakanlığı, **Yıllık Ekonomik Rapor 2008**, s.7.

yavaşlamanın rekabet gücü üzerinde oluşturduğu baskı ⁸⁸ en büyük etkenler olarak görülmektedir.

Bunun yanısıra ABD’de 2007 yılı ortalarında başlayan finansal kriz, 2008’de tüm dünyayı etkisi altına alırken, Türkiye’de ise krizin etkileri 2008 yılının son aylarında reel sektör üzerinde belirginleşmeye başlamıştır.

2008 yılının dördüncü dönemine ilişkin hesaplanan gayri safi yurtiçi hasıla değeri bir önceki yıla göre sabit fiyatlarla yüzde 6.2 azalış göstermiştir. Türkiye ekonomisi 2001 yılından beri ilk negatif büyümesini bir önceki yıla göre yüzde 6,2 daralarak 2008 yılının son çeyreğinde gerçekleştirmiştir. ⁸⁹

Türkiye ekonomisinin içinde bulunduğu bu durumda, ithalat ve ihracatın yüzde 95’i denizyoluyla taşınırken, yurt içi ulaştırma faaliyetleri içerisinde denizciliğin payı sadece yüzde 3,8 civarındadır. Yine nüfusun takriben yüzde 50’si, sanayinin yüzde 80’ine yakın bölümü sahil kesimindeyken, iç taşımacılıkta; yani, kabotajda deniz ulaştırmasının payı yüzde 5, yolcu taşımacılığında ise binde 3 civarındadır. ⁹⁰

2008 yılı sonu itibariyle Türk deniz ticaret filosu (150 GT ve üzeri), adet bazında 1.545 adete, GT bazında 5,7 milyona ve DWT bazında ise 7,5 milyona ulaşmıştır. 2008 yılı sonu itibariyle uluslararası ulaşım için 183 liman tesisimiz bulunmaktadır.

2008 yılı son çeyreği itibariyle Türk tersaneleri aldıkları 246 adet gemi siparişi ile adet bazında dünya dördüncüsü, DWT bazında ise (3,11 milyon DWT) dünya beşincisidir. Türkiye’de 2003 yılında 37 adet olan tersane sayısı 92’ye çıkmış olup, halen 66 tersanenin yatırımı devam etmektedir. 2002 yılında tersanelerimizdeki istihdam 13.545 iken bu sayı 34.500 kişiye ulaşmıştır. Özel sektör tersanelerimizde 2007 yılına kadar

⁸⁸ a.g.e., s.7.

⁸⁹ Strateji Geliştirme Başkanlığı, “**Ekonomik ve Sektörel Analiz Dairesi, Güncel Ekonomik Gelişmeler**”, Ankara, 2009, s.1.

⁹⁰ DPT, **9.Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2007, s.7.

inşa edilen en büyük gemi tonajı 30000 DWT iken bugün itibariyle 180000 DWT luk gemiler yapılabilmektedir. Mega yat inşasında ise Türkiye, 2006 yılı itibariyle (toplam 2256 metre) dünya üçüncüsüdür.

Katı ve sıvı dökme yükleri, konteyner ve diğer ticarî malları bir seferde büyük miktarlarda taşıyabilme özelliği ve ayrıca “ton-km” taşıma maliyetinin karayolu, demiryolu ve havayoluna göre çok ucuz olması denizyolu taşımacılığının belirgin bir üstünlüğüdür. 2007 yılında ihracat yüklerimizin % 75,7’si, ithalat yüklerimizin %93,2’si denizyolu ile taşınmıştır .⁹¹

Gemi inşa sanayiinin Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler tarafından kalkınma yolunda bir araç olarak kullanılabilir bir sanayi dalı olduğu bilinmektedir. Gemi inşa sanayinin gelişmesi başta demir-çelik ve makina imalatı olmak üzere birçok sanayi dalının da gelişmesine yol açmaktadır. Can ve mal emniyeti ya da deniz ve çevre emniyeti açısından sürekli değişen ve yenilenen kuralları uygulama zorunluluğundan kaynaklanan yeni teknolojiye uyum süreci, gemi inşa sanayii ve buna bağlı olan yan sanayide de teknolojik gelişme ve yenilenmeye yol açmaktadır. Emek-yoğun niteliğine ek olarak yan sanayide de istihdam sağlama özelliği nedeniyle; gemi inşa sanayii, nüfusu genç ve istihdam sorunları büyük olan Türkiye açısından ayrı bir öneme sahiptir.⁹²

3.2.1. Türk Gemi İnşa Sanayi

3.2.1.1. Gemi İnşa Sanayi’nin Genel Durumu

Türkiye Cumhuriyetinin kurulduğu yıllarda; denizciliğin ve deniz ulaştırmasının geliştirilmesinin Ülke gelişmesinin ana yapı taşlarından biri olduğunun anlaşılması ile,

⁹¹ TÜİK, **Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı**, Ankara 2007.

⁹² T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, “**2009-2013 Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı**”, Ankara, s. 38.

temel endüstri üsleri durumundaki tersanelerin teknoloji ve altyapı bakımlarından eksik yönlerinin giderilmesi, gerekli yatırımların yapılarak milli ekonomiye katkıda bulunmalarının sağlanması gibi konular önemle gündeme gelmiştir.⁹³

Cumhuriyet döneminin başlarında, 1928 yılından itibaren Gölcük Tersanesinin kuruluş çalışmaları başlamış ve bu çalışmalar 1934 yılından yeniden projelendirme teşebbüsleriyle sürdürülmüştür. Gölcük Tersanesinin kuruluş faaliyetleri, ancak 2'nci Dünya savaşı dolayısıyla 1942 yılından itibaren tekrar devam ettirilebilmiştir. Bu dönemde İstanbul'da Haliç, Camialtı ve İstinye tersaneleri, yapılan düzenlemeler ile devlet teşekkülleri olarak işletilmeye devam edilmişlerdir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ihtiyacı olan tonajlı gemilerin inşa edilebilmesi amacıyla, İstanbul'da 1939 yılında Pendik tersanesinin yapımı için çalışmalara başlanılmıştır. Tersanelerde istihdam edilecek ve gemi inşaatını geliştirecek beyin gücünün yetiştirilmesi amacıyla, 1944 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi bünyesinde "Gemi İnşaiye" bölümü kurulmuştur.⁹⁴

Planlı Dönemin başladığı yıllara kadar tersanelerin altyapıları ile teknolojik yapılarında önemli sayılabilecek gelişmeler kaydedilmemekle birlikte, inşa edilen gemiler ve deniz vasıtaları sayesinde bilgi birikimi ve tecrübe kazanılarak gerekli işgücünün yetişmesi sağlanabilmiştir. Türkiye'de çok uzun yıllardan beri faaliyet gösteren tersanelerde saç gemi inşası 1950'li yıllardan sonra yaygınlaşmaya başlamış ve Planlı Dönem ile birlikte denizciliğimiz ekonomik kalkınmanın önemli bir unsuru olarak ele alınıp desteklenmiştir. Bunun neticesi olarak uygulanan Beş Yıllık Kalkınma Planları çerçevesinde deniz sektörüne özel bir önem verilmiştir.⁹⁵

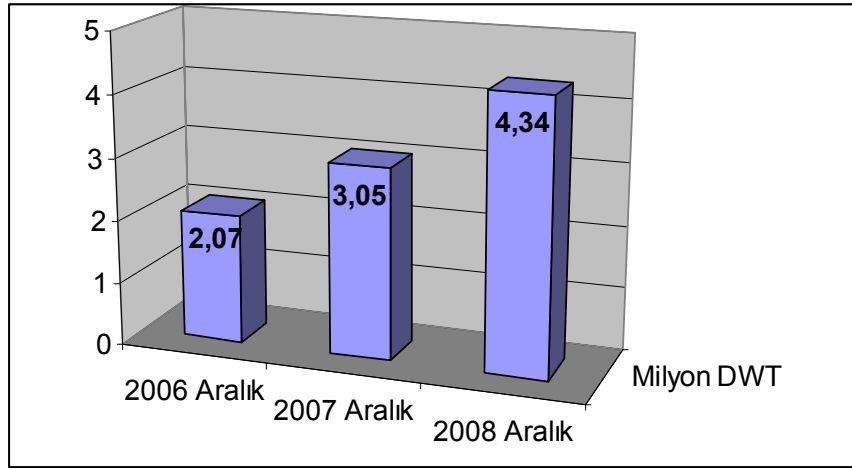
⁹³ A.Erhan Bakırcı ve Erman Özcan, "Türkiye'de Gemi İnşa Sanayinin Genel Yapısı, Sorunları ve Bu Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler" **II.Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar Kongresi MBGAK 2005**, 17-19 Kasım 2005, s. 718.

⁹⁴ DPT, 9.Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi İnşa.... **a.g.e.**, s. 7.

⁹⁵ A.Erhan Bakırcı ve Erman Özcan, **a.g.e.**, s. 718.

Türkiye’de faal durumda bulunan tersanelerin bir kısmı, halen tevsi 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 ötelenmesine neden olmuştur.⁹⁶

Tersanelerin modernizasyonu, yeni gemi inşa siparişlerinin arttırılması ve gemi yapım sürelerinin kısaltılması yönünden finansman temini sorunu sektörün en ciddi sorunudur. İhtisas yatırım bankacılığının Türkiye’de geliştirilmesi, gemi inşa sanayinin ihtiyaç duyduğu yüksek hacimli uzun vadeli ve düşük faizli özel kredilerin sağlanması büyük önem taşımaktadır.⁹⁷



Kaynak: Fairplay

Şekil 6: Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu

2008 yılı başından itibaren petrol fiyatlarındaki artışlar (ancak global ekonomik krizle birlikte yılın son çeyreğinde petrol fiyatlarında ciddi düşüşler olmuştur.)

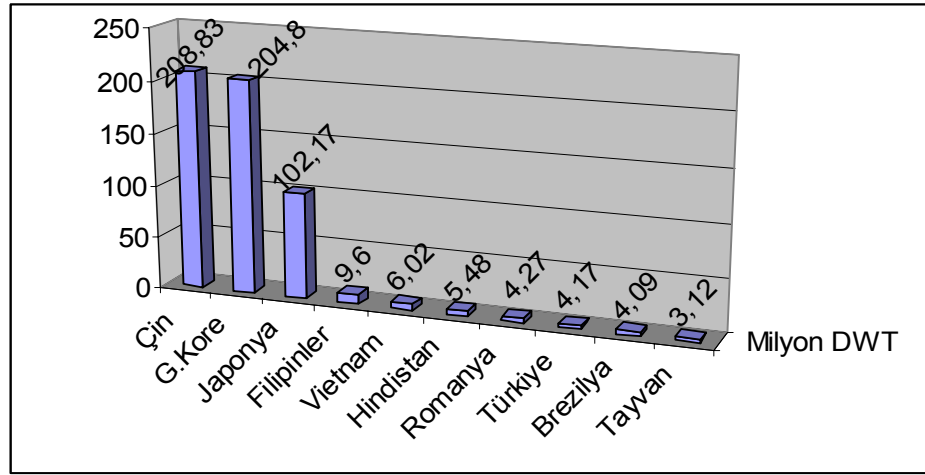
- % 65’i ithal edilen gemi yan sanayi ürünlerindeki fiyat artışları,
- Navlun fiyatlarındaki düşüşler,

⁹⁶ DTO, 2008 Deniza.g.e, s. 110.

⁹⁷ A.Erhan Bakırcı ve Erman Özcan, a.g.e., s. 723.

- Eylül 2008 ayından itibaren ABD’de başlayan ekonomik krizin AB ülkelerindeki finansal yapıyı doğrudan etkilemesi ve domino etkisi yaratarak, krizin globalleşmesi,
- Gerek yerli gerekse yabancı basında tersanelerimizdeki münferit kaza olayları ile buna istinaden uygulanan tersane kapatılma işlemlerinin yabancı ülkelerdeki armatörlük kuruluşlarında yankı bulması,
- Tüm gemi inşacı ülkelerin, tersanelerine doğrudan ve/veya dolaylı devlet desteği sağlamaları,

tersanelerimizin yeni sipariş alamamasına ve alınan siparişlerin de önemli bir miktarının iptal edilmesine yol açmıştır.⁹⁸

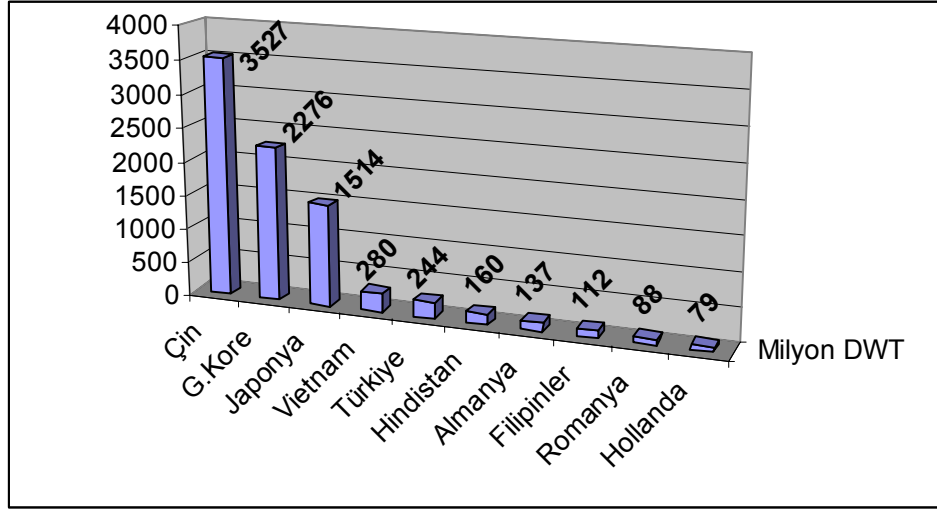


Kaynak: Fairplay 02/2009

Şekil 7: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı

Şubat 2009 itibariyle 4,17’e gerilemiştir; böylece dünya genelinde gemi siparişlerine göre ülkeler sıralamasında Türkiye adet bazında 5inci, tonaj bazında 8 inci sırada yer almaktadır.

⁹⁸ DTO, 2008 Deniz... a.g.e., s. 111.



Kaynak: Fairplay 02/2009

Şekil 8: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Adet Dağılımı

Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir marka haline gelmiştir. Ocak 2009 verilerine göre Türkiye dünya genelinde tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında 4 üncü sırada yer almaktadır.⁹⁹

3.2.1.2. Yat İnşa Sanayi

Yat ve tekne imalat sanayi çok büyük oranda katma değere sahip, istihdam sağlayabilen, ihracat oranı yüksek bir sektördür. Bu sanayi makina, demir,saç,ahşap, boya-kimya, elektrik, elektronik, tekstil, dekorasyon, plastik,servis v.b. bir çok sanayi dalının ürünlerinin tersanelerde birleştirilmesi sonucunda üretim yapan bir sanayi dalıdır.

Yat inşa eden teknolojik gelişmesini ve kadrolaşmasını tamamlamış tersanelerin daha çok İstanbul Bölgesinde faaliyetlerinin sürdürmekte olduğu görülmektedir. Bunun yanında Batı Karadeniz, Marmara, Orta Ege ve Güney Batı Akdeniz sahillerimizde

⁹⁹ a.g.e.,s. 120.

faaliyet gösteren küçük çapta yat inşa eden ve kalitelerini Avrupa standartları seviyesine getirmiş olan yat inşa sanayi mevcuttur.¹⁰⁰

Türkiye’de günümüzde binlerce yat bulunmasına rağmen, deniz ve yat turizminin en yoğun olduğu Bodrum-Antalya rotasında sadece 3000 yat bağlama kapasitesi mevcuttur. Sahip olduğu doğal ve tarihi zenginlikleri ile 8333 km kıyısı olan Türkiye için ortaya çıkan veriler, denizciliğimizin ve sektörün olması gereken yer açısından oldukça yetersizdir.¹⁰¹

Tablo 2: Ülkeler Bazında Yat İnşa Verileri

No	Ülke	Adet	No	Ülke	Uzunluk LOA (m)	No	Ülke	Gross Tonaj
1	İtalya	1013	1	İtalya	37782,77	1	Almanya	2000021
2	A.B.D.	701	2	A.B.D.	26218,31	2	Hollanda	189931
3	Hollanda	487	3	Hollanda	21831,76	3	İtalya	186622
4	UK	214	4	Almanya	11049,12	4	A.B.D.	147333
5	Almanya	204	5	UK	8439,8	5	U.K.	50244
6	Türkiye	168	6	Türkiye	6184,66	6	Yunanistan	23620
7	Fransa	95	7	Kanada	3517,55	7	Kanada	23267
8	Kanada	93	8	Avustralya	3439,6	8	Avustralya	22907
9	Avustralya	86	9	Fransa	3439,26	9	Türkiye	18134
10	Yeni Zellanda	74	10	Yeni Zellanda	2847,01	10	Japonya	17671

Kaynak: www.synfo.com

“The Yacht Report Group”un Resmi web sitesi olan www.synfo.com verilerine göre, Türkiye yat inşa adedi ve uzunluklarına göre (LOA) dünyada 6 ıncı sırada; gross tonaja göre ise 9 uncu sırada yer almaktadır.

3.2.1.3. Gemi Yan Sanayi

Gemi inşaatında kullanılan malzeme, teçhizat ve sistemler çok yüksek sayıda olduğundan, yan sanayi tanımı da istenildiği kadar geniş veya dar tutulabilir. Tersaneler

¹⁰⁰ A.Erhan Bakırcı ve Erman Özcan, **a.g.e.**, s. 723.

¹⁰¹ DTO, 2008 Deniz ... **a.g.e.**, s. 125.

ve bazı yan sanayi imalatçıları gemi sanayinin yanı sıra kren, duba vs. gibi çeşitli çelik konstrüksiyon imalatları da yapmaktadır.¹⁰²

Türkiye’de gemi yan sanayi, gemi inşa sanayimizin son yıllardaki gelişimine paralel olarak gelişme göstermekte fakat bazı gemi yan sanayi ürünlerinin Türkiye’de üretiminin yetersizliği sebebiyle tersaneler, yan sanayi ürünlerinin bir kısmını yurt dışından ithal etmektedirler.

Yan sanayinin gemi değerinin önemli bir yüzdesi (yaklaşık %20) olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü daha da iyi anlaşılacaktır.

Gemi yan sanayi, istihdam yaratma özelliği en yüksek alt sektör niteliği taşımaktadır. Japonya’da gemi yan sanayinde işgücü yaklaşık 33.000, Güney Kore’de ise 65.000 seviyesindedir. Avrupa’da ise gemi yan sanayinde doğrudan istihdam yaklaşık 262.000 kişidir.

Türkiye gemi inşa sektörü büyümesine paralel olarak gemi yan sanayimizdeki istihdama da sektörün yerli katkı oranı kapsamında 1’e 3 istihdam imkanı vererek Türkiye’nin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamıştır. 2002 yılında 30.000’lerde olan Yan Sanayi çalışan sayısı, 2008 yılında 103.500’lere ulaşmıştır. Küresel krizin etkisiyle tersanelerimizde Aralık 2008 ve Ocak aylarındaki olumsuzluklar neticesinde çalışan sayısı 80.730 kişiye gerilemiştir. Ağustos 2008 ayından sonra sektördeki talep daralmasının, yan sanayimizin gelişmesini ve yaratılan istihdamı da negatif yönde doğrudan etkileyeceği değerlendirilmektedir.¹⁰³

¹⁰² A.Erhan Bakırcı ve Erman Özcan, **a.g.e.**, s. 723.

¹⁰³ DTO, 2008 Deniz... **a.g.e.**,s. 132.

3.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi

Türk Deniz Ticaret Filosunun 1980-2008 yıllarında Adet, DWT ve GRT değişimleri ve dünya sıralaması Tablo 2’de incelenmiştir. 1980 yılında 2.0 Milyon DWT olan filomuz, 2000 yılında 9.4 milyon DWT’a yükselmiş, 2001 yılında ise 9.3 milyon DWT olan filomuz 2008 yılında 7.5 milyon DWT gerilemiştir.¹⁰⁴

Tablo 3: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi(1980-2008)

YILLAR	GEMİ SAYISI	DWT -1000	DEĞİŞİM (%)	GRT -1000	DEĞİŞİM (%)	DÜNYA SIRA
1980	-	2.032	-	-	-	35
1981	-	2.696	17,5	-	-	34
1982	675	4.105	74,7	2.440	-	32
1983	726	4.855	18,3	2.890	18,4	27
1984	780	6.051	24,6	3.509	21,4	25
1985	802	5.802	-4,1	3.445	-1,8	24
1986	835	5.234	-9,8	3.182	-7,6	24
1987	821	5.240	0,1	3.172	-0,3	25
1988	830	4.911	-6,3	2.943	-7,2	24
1989	839	5.123	4,3	3.048	3,6	28
1990	868	5.639	10,1	3.356	10,1	28
1991	899	5.968	5,8	3.575	6,5	23
1992	954	6.503	9	3.887	8,7	22
1993	1.012	8.255	26,9	4.843	24,6	23
1994	1.050	8.545	3,5	5.093	5,2	19
1995	1.143	10.310	20,7	6.239	22,5	17
1996	1.179	10.893	5,6	6.622	6,1	16
1997	1.197	10.563	-3	6.525	-1,5	17
1998	1.204	9.760	-7,6	6.463	-1	17
1999	1.242	10.322	5,8	6.778	4,9	18
2000	1.270	9.489	-8,1	6.044	-10,8	18
2001	1.261	9.307	-1,9	6.002	-0,7	20
2002	1.185	8.666	-6,9	5.736	-4,4	19
2003	1.152	7.627	-12	5.113	-10,9	20
2004	1.209	7.055	-7,5	4.772	-7,1	23
2005	1.379	7.603	7,2	5.229	-9,6	24
2006	1.429	7.271	-4,4	5.083	-2,8	26
2007	1.473	7.244	-0,4	5.126	0,8	25
2008	1525	7.544	4,1	5479	6,9	24

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri ve İSL ‘in muhtelif sayıları

¹⁰⁴ DTO, 2008 Deniz.... a.g.e., s. 49.

Yukarıdaki tabloda görüleceği üzere, 1996 yılında Türk Deniz Ticaret Filosu 10.8 Milyon DWT ile dünya filoları arasında 16. sırada yer almaktadır. 2000 yılından itibaren filodaki gemilerin yabancı bayrağa geçmesinin artış göstermesi nedeniyle 2008 yılında yabancı bayrağa geçen gemilerin toplam tonajı 6.6 milyon DWT'a çıkmıştır.¹⁰⁵

Bu da göstermektedir ki; Türk Ticaret Filosunun güçlendirilmesi açısından Türk Bayrağı'nın özendirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın koordinasyonunda II. Sicil çalışmaları ve ÖTV'siz yakıt uygulamalarının yanı sıra yeni düzenlemelerin getirilerek Türk Bayrağından çıkışların önlenmesidir.

Aşağıda yer alan tablo 4'de; Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi, Kuruyük, Dökmeyük, Petrol Tankerleri, Konteyner, Ro-Ro gemiler başlığı altında da tonaj grupları itibariyle sayısal ve tonaj bilgilerine verilmektedir.¹⁰⁶ Bilgiler ışığında dünyada mevcut denizci ülkelerin ticaret filolarının yaş ortalamaları dikkate alındığında Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalamasının çok yüksek olduğu görülmektedir.

¹⁰⁵ a.g.e., s. 50.

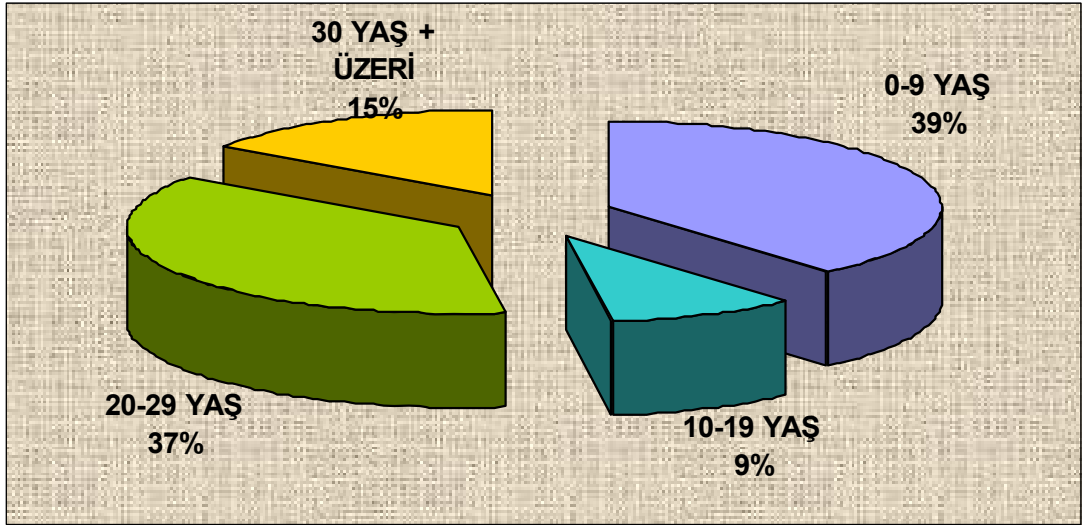
¹⁰⁶ a.g.e., 2008, s. 62.

Tablo 4: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalaması

GEMİ TİPLERİ	ADET	TONAJ (DWT)	TONAJ (GRT)	YAŞ ORT.
KURU YUK GEMİSİ	427	1.483.469	925.897	28,0
DOKME YUK GEMİSİ	97	3.426.277	2.012.793	21,0
KONTEYNER	42	527.625	422.547	10,0
KURUYUK-KONTEYNER	17	119.093	83.856	9,0
KONTEYNER/ RO-RO	2	13.820	8.786	22,0
PETROL TANKERİ	133	1.197.787	665.374	26,0
URUN TANKERİ	3	4.686	2.853	39,0
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	65	355.318	237.752	10,0
BITKİSEL/HAYVANSAL YAĞ TANK.	1	3.130	2.123	34,0
LPG TANKERİ	7	27.879	26.681	22,0
ASFALT TANKERİ	1	1.861	1.396	48,0
SU GEMİSİ	16	7.656	4.446	28,0
RO-RO GEMİSİ	26	174.434	403.071	19,0
RO-RO FERRY-YOLCU	23	33.452	90.297	22,0
FERİBOT	38	10.402	55.275	15,0
TREN FERİSİ	7	7.291	11.266	37,0
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	30,0
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	45	11.739	152.634	25,0
BALIKCI GEMİLERİ	177	25.681	66.211	14,0
BİLİMSEL ARASTIRMA GEMİSİ	5	353	1.834	42,0
ŞEHİR HATLARI	46	7.763	23.975	31,0
DENİZ OTOBUSLERİ	29	837	13.177	13,0
ŞEHİR HATLARI ARABALI	24	24.452	29.318	28,0
YOLCU MOTORLARI	77	22.915	84.940	8,0
ROMORKOR	119	5.905	59.807	22,0
HİZMET GEMİLERİ	69	19.283	41.952	23,0
MAVNA/SAT	4	19.774	20.395	25,0
YUZER VİNC	5	287	9.230	35,0
DİĞER	19	5.311	6.103	17,0
TOPLAM	1.525	7.544.747	5.479.184	24,24

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

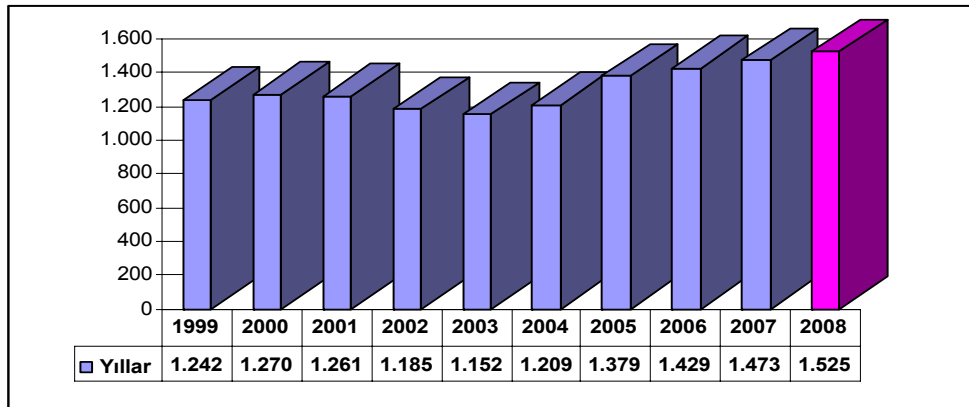
Türk Deniz Ticaret Filosunda 150 GRT kapasitenin üzerindeki gemiler dikkate alındığında 2008 yılı sonunda filoda 1.525 adet gemi mevcuttur. Filonun yaş ortalaması dikkate alındığında 2008 sonu itibariyle 24.24'tür.



Kaynak: DTO İstatistikleri

Şekil 9: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

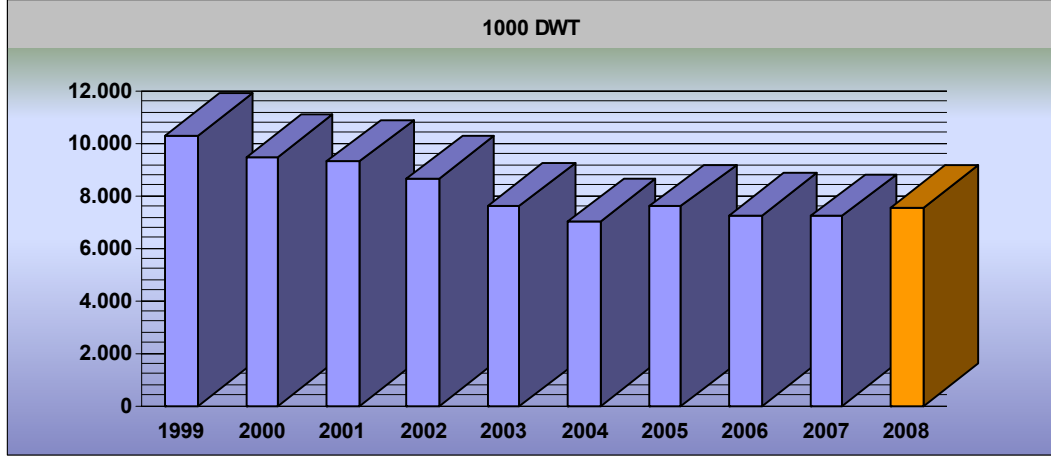
Yukarıda yer alan Şekil incelendiğinde filo yaş oranları daha iyi anlaşılmaktadır. Filonun yaklaşık % 52'si 20 yaş ve üzeri gemilerden oluşmakta olup, bu gemiler genellikle deniz taşımacılığı yapmakta olan Kuru yük, dökme yük, tankerler, yolcu taşımacılığı yapan gemilerden oluşmaktadır. Denizcilik alanında daha fazla söz sahibi olabilmek ve deniz taşımacılığında dünya ticaretindeki önemli bir yere gelebilmek amacıyla Türk ticaret filosunun gençleştirilmesi gereği ortaya çıkmaktadır.



Kaynak: DTO İstatistikleri

Şekil 10: Türk Deniz Ticaret Filosunun Sayısal Gelişimi (1999-2008)

Yukarıda yer alan şekil 10 incelendiğinde; Türk deniz ticaret filosu 1999'daki 1.242 adet olan gemi sayısı 2008 yılında 1.525 adet gemiyle artış göstermektedir.



Kaynak: DTO İstatistikleri

Şekil 11 : Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT Gelişimi (1999-2008)

Ancak, artan gemi sayısına karşılık yukarıdaki yer alan Şekil 11 incelendiğinde gemi adedine göre DWT gelişiminde önemli bir düşüş olduğu görülmektedir. 2008 yılında gemi sayısının artmasına karşılık DWT oranındaki düşüş filoda mevcut bulunan gemilerin tonajlarının düşük tonajlı olduğunun en belirgin göstergesidir.

3.2.3. Türk Deniz Taşımacılığı

Dünya deniz ticaretinin yaklaşık % 80'ni ve Türkiye ithalat ve ihracat taşımalarının ise yaklaşık %90'na yakın bir bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır. Türkiye'de İstanbul ve Marmara'nın bir bölümü gibi lokal alanlar dışında, yolcu ve araç taşımacılığında deniz yolunun kullanılmadığı, büyük yatırımlar ve bakım-onarım bütçeleri gerektiren, riskli ve pahalı bir taşıma yolu olan karayolu taşımacılığının tercih edildiği, temel ulaşım politikalarının da bu doğrultuda oluşturulduğu görülmektedir.¹⁰⁷

¹⁰⁷ DPT, 9.Beş... a.g.e., s.3.

20. yüzyılın son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler Dünya Deniz Ticaretini de etkilemiş ve yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmeye paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamıştır. Kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş ve yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan multi modal taşımacılık ve bunun yük birimi olan birim yük kavramı özellikle konteynerlerin ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmıştır.¹⁰⁸

3.2.3.1. Dış Ticaret Taşımacılığı

Deniz yolunun sınır aşımı olmaksızın ulaşım kolaylığı, en güvenli taşıma şekli olması, bir defada en büyük miktarı en çabuk şekilde ulaştırması ve bunların avantajlarının oluşturduğu ucuzluk nedeni ile en çok tercih edilen ulaşım şeklidir.¹⁰⁹

Türkiye konum itibarıyla Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavsak noktasında hinterlandıyla Atlantiğe, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağındadır. Bu coğrafi avantaj ayrıca 4500 (8333km) deniz millik sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. Dünya deniz ticaretinin % 90'nı ,Türkiye'nin dış ticaretinin % 86'sı deniz yoluyla yapılmaktadır.¹¹⁰

¹⁰⁸ DPT, 8.Beş... a.g.e., s.8.

¹⁰⁹ DTO, 2008 Deniz.... a.g.e., s. 80.

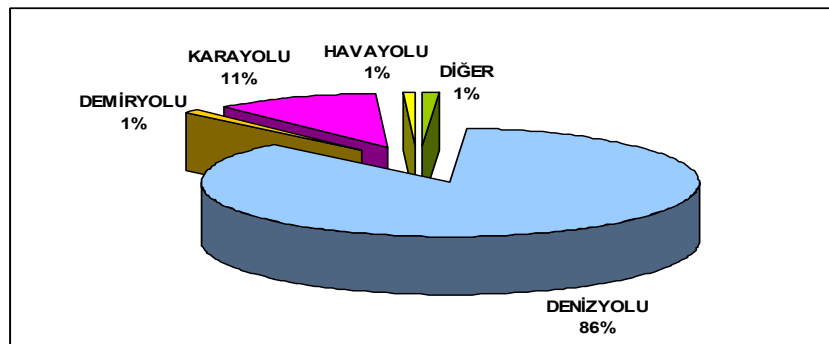
¹¹⁰ a.g.e., s. 80.

Tablo 5 : Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)

YIL	DENİZYOLU	DEMİRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİĞER
1999	88.9	0.5	8.7	0.2	1.8
2000	88.6	0.5	8.6	0.2	2.1
2001	87.0	0.6	10.6	0.2	1.6
2002	87.3	0.7	9.7	0.2	2.1
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

Kaynak : TÜİK

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2008 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacmi % 86.5'i Denizyolu ile, % 10.7'si Karayolu ile, % 1,1'i Demiryolu ile % 1,0'i Diğer yollar ile (Postayla gönderme,Sabit ulaşım tesisi, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,7'si ise Havayoluyla taşınmıştır.¹¹¹



Kaynak: DTO

Şekil 12: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)

¹¹¹ a.g.e., s. 80.

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarına kabotaj taşımaları denir.

01.01.2004 itibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı Denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır.¹¹²

3.2.3.2. Kabotaj Taşımacılığı

Türkiye, denizle iç içe yaşayan bir ülkedir. Kıyılarımızın uzunluğu Akdeniz'in boyunun 2,5 katı kadardır. İllerimizin yüzde 40'nın denizle kıyısı bulunmaktadır. Deniz ticaretinin başladığı ve bittiği noktalar olan ve deniz hattı ile kara hattının kesişim bölgesinde bulunan limanların ülkenin sosyoekonomik yapısı üzerinde büyük etkisi vardır. Türkiye'nin kıyı uzunlukları, Anadolu Kıyısı 6480 km, Trakya Kıyısı 786 ve Adalar Kıyısı 106km olmak üzere, toplam 8333 km'dir.

Kabotaj hakkı, Cumhuriyet Türkiye'sinin elde ettiği uluslararası başarıların başında gelir. Bu hak sayesinde ulusumuz dünya denizlerine açılma yolunda fakat sağlam bir adım atmıştır. Bugünkü deniz ticaret filomuz sermaye varlığını kabotaj hakkını kullanarak yapmıştır. Başka bir deyişle, kabotaj taşımalarının sağlandığı birikimle bugünkü deniz ticaret filomuz oluşturulmuştur. Yine, limanlarımızın gelişmesinde ve özerklik kazanmasında kabotaj hakkının önemli katkıları bulunmaktadır. Türk toplumu denizle haşır neşir olmayı kabotaj hakkını elde ettikten sonra bilinçli bir temele oturabilmiştir. Özetle Kabotaj hakkı Türk Ticaret denizciliğinin başlangıcıdır, denilebilir.¹¹³

¹¹² a.g.e., s.81.

¹¹³ Bekir Şener, Uğur Buğra Çelebi ve Serkan Ekinci, "Kabotaj Hattı ve İç Sularımızdaki Mevcut Durum, Gelecek Tasarımları" **Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu**, 24-25 Aralık 2004, s.295.

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarına kabotaj taşımaları¹¹⁴ denilmektedir.

Tablo 6: 1999-2008 Yılları Kabotaj Taşımacılığı (Ton)

YIL	KABOTAJDA ELLEÇLENEN YÜK			
	YÜKLEME	BOŞALTMA	TOPLAM	% ARTIŞ
1999	17.428.975	21.229.016	38.657.991	-
2000	16.309.585	20.840.570	37.150.155	-4
2001	13.647.620	12.633.778	26.281.398	-29
2002	14.032.368	14.746.662	28.779.030	10
2003	14.319.652	14.884.389	29.204.041	1
2004	14.922.573	14.958.778	29.881.351	2
2005	14.145.672	13.922.865	28.068.537	-6
2006	15.470.667	15.133.337	30.604.004	9
2007	17.724.009	18.005.809	35.729.818	17
2008	18.922.148	20.134.058	39.056.206	9

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı Liman Sayfası

2008 yılında kabotaj yüklemeleri 18.922.148 ton, boşaltma ise 20.134.058 ton olarak gerçekleşmiştir. 2004-2008 yıllarında kabotaj yükleme verileri dikkate alındığında % 26,80 artış gerçekleştiği görülmektedir. 2004-2008 yılları dikkate alındığında, kabotaj taşımacılığında en fazla artış 2007 yılında % 17 ve 2006 ila 2008 yıllarında % 9 olmuştur.¹¹⁵

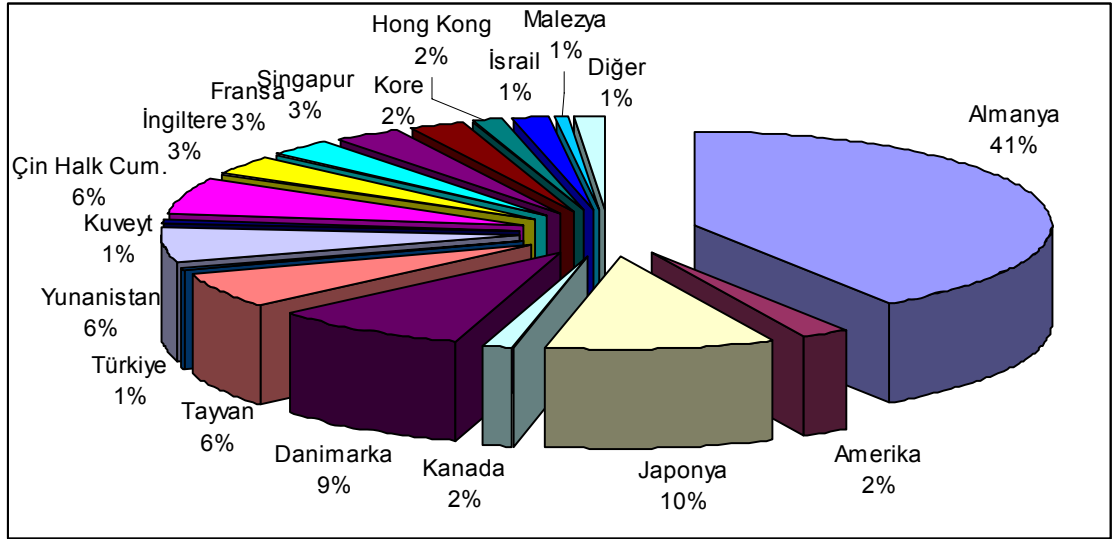
¹¹⁴ DTO, 2008 Deniz... a.g.e, s. 81.

¹¹⁵ a.g.e., s.82.

3.2.3.3. Konteyner Taşımacılığı

Son yıllarda dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler Dünya Deniz Ticaretini de etkilemiş ve yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamıştır. Kara, deniz ve hava taşımacılığının bir bütünleşmesi ve yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan kombine (intermodal taşımacılık) ve özellikle konteynerler taşımacılığı giderek artan bir önem kazanmıştır.¹¹⁶

Dünya deniz ticaret filusunda konteyner gemilerinin ulusal filoda ve yabancı bayraktaki (kolay bayrak) gemileri tablosunda ilk üç sırayı % 41 ile Almanya , % 10 ile Japonya ve % 9 ile Danimarka yer almaktadır.¹¹⁷



Kaynak: DTO Sektör Raporu

Şekil 13: Dünya Konteyner Filosunun TEU Bazında Oranları

¹¹⁶ Jale Nur Ece, “Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı” Deniz Haber, 05.06.2006.

¹¹⁷ DTO, 2008 Deniz ... a.g.e., s. 99.

Dünya konteyner filosunda ilk 20 ülkenin yer aldığı Şekil üzerinde Türkiye'nin TEU bazında almış olduğu pay % 1'dir.

2008 Yılı konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında toplam ihracat 2.4 milyon TEU, toplam ithalat 2.4 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 169.801 TEU ve transit 117.353 TEU olarak gerçekleşmiştir.

Denizyolu konteyner taşımacılığımızın 1999 yılında 1 milyon TEU'luk taşıma hacminin 2008'de 5.1 milyon TEU'ya , ithalat yüklerinin aynı dönemde 467 bin TEU'dan 2.4 milyon TEU'ya ve ihracat yüklerinin ise 497 bin TEU'dan 2.4 milyon TEU'ya yükseldiği görülmektedir.¹¹⁸

3.2.4. Türk Limancılık Faaliyetleri

Denizyolu taşımacılığının en önemli altyapısını oluşturan limanlar, ticarete konu olan malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı kapılar olarak ifade edilebilir. İthalat ve ihracatımızın %87.6'sının denizyolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan Türk limanlarımızın önemi giderek artmaktadır.¹¹⁹

Limanlar ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı üsler olarak ifade edilebilir. Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de 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'ye entegrasyon sürecinde kısa ve uzun vadeli tüm önlemlerin alınması gerekmektedir.¹²⁰

¹¹⁸ a.g.e., s.100.

¹¹⁹ DTP, 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi İnşa.... a.g.e. ,s.26.

¹²⁰ DTO, 2007 Deniz... a.g.e., s. 132.

Türkiye limanlarının, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ulaştırma koridorları arasında bulunma gibi çok önemli bir rekabetçi üstünlüğü olduğu görülmektedir. 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.

Türkiye'nin yakın çevresinde yer alan uluslar arası ulaştırma koridorlarında yer alabilmesi ve denizcilik hatlarını ülke limanlarına çekebilmesi için limanlarını ulusal ve aynı zamanda uluslararası ulaştırma ağına entegre edebilmelidir. Tüm bunlar için ise uluslar arası standartlara uygun bir liman yönetim ve işletmecilik anlayışı ile¹²¹ mümkün olabilecektir.

3.2.5. Deniz Turizmi

Türkiye'de 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 turizmini bir parçası olarak binlerce yatlık filo halinde hızlı bir gelişme göstermiştir. Özellikle geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen ahşap yatlarımızın (guletlerimiz) oluşturduğu Mavi Tur filomuz dünyada ilk ve tek olup, Mavi Yolculuk Türkiye'nin dünya turizmine hediye ettiği özgün bir turizm dalı olmuştur.

¹²¹ DTO, 2008 Deniz... a.g.e., s. 177.

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 uluslar arası alanda kapasitesini her geçen gün arttırmaktadır.

Tablo 7: 2000-2008 Yılları Arasında Türkiye’de Toplam ve Denizyolu ile Gelen Turist Sayıları ve Artış Yüzdeleri

Yıllar	Denizyoluyla Gelen Yolcu Sayısı	Türkiye’ye Gelen Toplam Turist Sayısı	%
2000	1.144.185	10.428.153	11
2001	1.137.887	11.619.909	9,8
2002	743.875	13.248.176	5,6
2003	986.261	13.956.405	7,1
2004	1.180.509	17.546.466	6,7
2005	1.320.064	21.124.886	6,2
2006	1.457.194	19.819.833	7,4
2007	1.742.906	23.340.911	7,5
2008	2,408,567	36,030,490	14

Kaynak: TÜİK

2007-2008 yıllarında “Deniz Turizmi”nde sağlanan olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi ve genel turizm girdileri içerisindeki payı sürekli yükselen deniz turizminin ekonomiye olan katkısının artırılabilmesi için yeni projelerin üretilebilmesi ve sorunların giderilmesi gerekmektedir.¹²²

3.2.6. Su Ürünleri

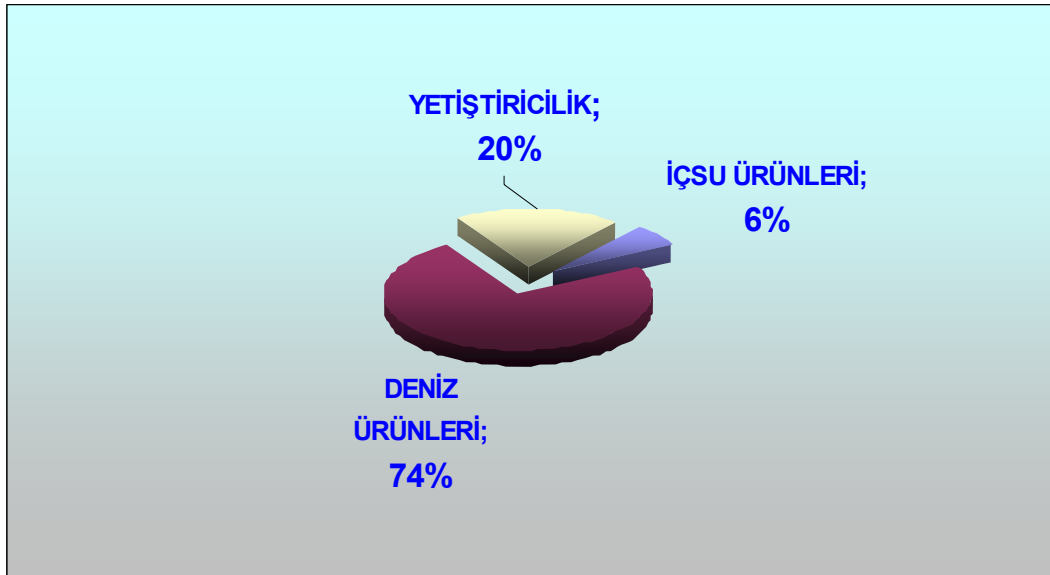
Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili bir yarımada oluşu, yurdun her yanında bulunan doğal göllerimiz, sayıları her geçen gün artan baraj ve göletlerimiz, balık yetiştiriciliğine uygun su kaynaklarımızla, su ürünleri sektörü için önemli bir potansiyele sahip olmasına karşın, su ürünleri sektörü ulusal ekonomide yeterli düzeyde yer alamamıştır.

¹²² a.g.e., s. 140.

Denizlerden besin elde etmenin yolu balıkçılıktır. Dengeli beslenmenin bilincinde olan uluslar, hayvansal protein kaynaklarını daha da zenginleştirmek için denizlerden yüksek oranlarda faydalanmanın yollarını sürekli aramakta özellikle geleceğe yönelik girişimlerini şimdiden faaliyete geçirmektedirler.

Balıkçılık; beslenme açığının giderilmesi yanında önemli sayıda insana istihdam sağlayarak sosyal ve ekonomik iki amacı yerine getirmektedir.

Türkiye Dünyadaki konumu nedeniyle zengin bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Ayrıca balıkçılık alanının büyük kısmını oluşturan farklı ekolojik özellikteki denizler 8333 km²'lik bir kıyı şeridine , su ürünleri üretim alanı olarak kullanılacak 178 bin km² doğal göllere ve 3442 km² baraj göllerine sahip bulunmaktadır.



Kaynak :TÜİK

Şekil 14: 2007 Yılı Su Ürünleri Üretim Miktarlarının Dağılımı

Deniz ve iç sularımızdaki canlı kaynaklar sonsuz değildir. Nüfus artışı, Özellikle üretim miktarı olarak en büyük paya sahip olanlar Karadeniz’de hamsi, istavrit, kefal; Akdeniz’de sardalya, kefal; Ege Denizin’de sardalya, Marmara’da hamsi, istavrit ve kefal gibi pelajik türlerdir. Karadeniz’de avlanan balıkların % 63’ünü hamsi oluşturmaktadır. Sarıkanat ve istavrit balığı ise % 19’luk oranla ikinci sırada yer almaktadır.

Dip balıklarından Karadeniz’de kalkan,mezgit,barbunya, Ege ve Akdeniz’de tekir, berlam, iskarmoz balıkları ön sırada yer almaktadır. Kum midyesi, kara midye, karides ve istiridye, Marmara Denizine özgü önde gelen türlerdir. Ahtapot, istiridye ve mürekkep balığı Ege balıkçısı için önemli gelir kaynaklarıdır.

Deniz üretiminin %50’si Doğu Karadeniz, %25’i Batı Karadeniz , %15’i Marmara, %10’u Ege ve Akdeniz’den elde edilmektedir.

Üretimimizde, son 4 Yılda %8,8’lik bir artış sağlanmış olup, 2015 Yılına kadar Avcılık ve Yetiştiricilikten elde edilmek üzere 1.500.000 Ton’luk üretim hedeflenmektedir. 2007 yılında, yaklaşık 632 bin tonu avcılıkla, 140 bin tonu yetiştiricilikle olmak üzere toplam yaklaşık 772 bin ton su ürünleri üretilmiştir.

Deniz ürünleri üretiminde ilk sırayı %59.6’lık oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi almakta, onu %20.7 ile Batı Karadeniz, %8.3 ile Ege, %7.9 ile Marmara ve %3.5 ile Akdeniz bölgeleri izlemektedir.

Diğer deniz ürünleri üretimi bir önceki yıla göre %10.2 oranında azalmıştır. Diğer deniz ürünlerinden Beyaz kum midyesi %66.6 ile en yüksek paya sahiptir.¹²³

¹²³ DTO, 2008 Deniz... a.g.e., s. 160.

4. DENİZCİLİĞİN FİNANSMANI

4.1. Denizcilik Finansmanına Genel Bakış

Denizcilikte finansman tabiri ile, ana faaliyeti gemi yapımı ve işletmeciliği olan firmaların fon temini ve kullanımı ile fon getiri ve maliyetlerinin belirlenmesine ilişkin konular ifade edilir. Her ne kadar esas olarak gemicilik ile uğraşmasa da gemileri bulunan firmalar da gemicilik ve ilgili olarak navlun piyasalarında rol alırlar. Gemicilikte finansmanın kuşkusuz başlıca karar noktası, gemi alım ve satımına ilişkindir. İkinci adım ise, gemide taşınan yükün birim fiyatlarına ilgili olarak navlun piyasalarıdır.

Finansman yöntemleri genel itibariyle projelerin kazanç, risk ve vade yapılarına göre değişmektedir. Dünyada para piyasalarına en bağımlı piyasalardan sayılan denizcilik sektöründe son yıllarda dikkati çeken yöntemler ise; Eurodolar piyasalarına yönelim, leasing, farklı dövizlere dayalı opsiyon sözleşmeleri, faize dayalı vadeli kontratlar, navlun üzerine yazılan vadeli sözleşmeler, sendikasyon kredileri, junk tahvilleri ve halka açılmalar (IPO) ile belirtilebilir. Armatörler, fon sağlayanlardan genelde, daha uzun vadede düşük ve sabit faizli kredi talep ederler. Sektörün yapısı gereği, uluslararası ticaret, ekonomik büyüme, döviz kurları, politik değişimler uzun vadede firmaların nakit girişlerini ciddi şekilde etkileyebilmektedir. Ancak, yatırımın oldukça büyük tutarlarda olması buna karşılık beklenebilecek kazançların uzun vadeye yayılması ve belirsizlik içermesi kredi imkanlarını kısıtlamaktadır.¹²⁴

Denizcilik sektöründe yatırımlar uzun vadeli kredi esasına göre yapılmaktadır. Türk Bayraklı gemilerin Liman Devleti kontrollerinde Kara Liste'de yer alması nedeniyle

¹²⁴ Oral Erdoğan, "Denizcilikte Finansman ve Hisse Senedi Fiyatlandırma Modeli: Türkiye Örneği" **Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99**, İstanbul 1999, s. 174.

işletmeci firmalar kredi bulmada sorunlar yaşamaya başlamıştır. Sayıları az olmakla beraber kurumsallaşma sürecini uluslar arası boyutta tamamlayan işletmeciler bu konuda sorun yaşamamaktadır. Ancak kurumsallaşma konusunda ciddi çaba göstermeyen şirketlerin yabancı kredi bulma koşulları gittikçe zorlaşmaktadır. Diğer taraftan kredi veren kurumlar Türk Bayraklı gemilere kredi vermede de isteksiz davranmaktadırlar.

Türk Bankaları tarafından sektöre verilen krediler yetersizdir. Denizcilik sektörünü destekleme amaçlı birkaç Türk Bankası tarafından verilen kredilerin hem süreleri kısa, hem de miktarları az olduğundan büyük yatırımlar için yetersiz kalmaktadır.¹²⁵

Ayrıca, sektörün finansal oranlar açısından değerlendirilmesine dönüldüğünde, deniz ticaret sektörünün, yatırımların karşılığının yüksek olmadığı bir sektör olarak görüldüğü söylenebilmektedir. Bu sektörde, pozitif getirilerle faaliyetlerin sürdürülmesi oldukça zor kabul edilmektedir. Rakamsal olarak ifade etmek gerekir ise, 1997 yılında yayınlanan istatistiklere göre, 21 adet taşımacılık firmasının yatırımlarının karşılığı ortalama % 6,2 olarak sonuçlanmıştır. Bahsi geçen yirmi bir adet firmadan beş tanesinin toplam varlık geliri ise % 1'in altında kalmıştır. Sektördeki dokuz adet büyük taşımacılık firmasının gelirlerinin net karlılığı ise sadece % 0,1 olarak sonuçlanmıştır.¹²⁶

Gemi taşımacılığı sektörü, oldukça yoğun sermaye yatırımları gerektiren bir sektördür. Dünya sermaye piyasası, çok çeşitli kaynaklardan meydana gelmektedir. Oluşan bu sermaye, en çok getiri nerede ise, o alanlara akmaktadır. Gemicilik sektörünün de bu sermayeden pay alabilmek için diğer sektörler ile rekabet içerisinde olması ve yatırımcıların sahip oldukları kaynaklara uygun getiriler sağlaması gerekmektedir.¹²⁷

Sağlıklı finansal kazançlar sektörde daha büyük kapasiteler yatırım olanağı sağlayarak piyasanın yapısının genişlemesine ve değişmesine olumlu yönde katkı sağlayabilecek

¹²⁵ DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı Denizyolu... a.g.e., s.38

¹²⁶ Başak Turan İçke, “Deniz Taşımacılığı Sektöründe İşbirlikleri ve İşbirliklerinin Finansal Etkileri”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınevi, İstanbul 2008, s. 422.

¹²⁷ a.g.e., s.423.

iken; finansal performansın zayıf olması ise, ilgili firma ya da firmaların sektörden çıkmasına ve bu şekilde piyasanın değişimine neden olacaktır. ¹²⁸

Denizcilik finansmanı; diğer finans türlerinden farklı bir yapıya sahip değildir. Ancak finansal terimler, koşullar, bankalar ve hatta armatörler her geçen gün daha da denizcilik alanında kendilerini geliştirmektedirler. ¹²⁹

Türk Bankalarının tutumları doğrultusunda hareket etmek durumunda kalan Türk Armatörü kendisine verilecek kredi miktarlarına göre de denizcilik sektöründe arz talep dengesini ¹³⁰ harekete geçirerek ekonomik yapı içerisinde yer alabilmektedir.

4.2. Denizcilik Finansmanında Tarihsel Süreç

1850’li yıllarda buharlı gemilerin seferlere başlamasıyla birlikte finans yöntemleri ortaya çıkmıştır. O yıllarda denizcilik sektöründeki finans tekniklerini İngiltere’deki “sixty fourth” isimli şirket kullanıyordu. İsteyen yatırımcı, bütün hisseleri tek başına alıp bütün bir gemi’ye sahip olabilirdi. Veya kullanılan bir diğer yöntem ise yatırımcının hisselerin yarısını alıp ve bu hisseleri diğer ortaklarına sormadan istediği kişiye kiralayıp veya satabilmesiydi.

Fakat birçok gemi’nin tek sahibi vardı. 1848 yılında Londra belediyesi kayıtlarına göre, 554 gemi üzerinden yüzde 89’nun tek işleticisi vardı. Yüzde 8’lik oranı ise ortaklık ile işletiliyordu. Diğer kalan yüzde 3’lük kısmı da anonim şirketler kontrol ediyordu. Tercih edilen bu ortaklıklar en fazla 3 kişiden oluşuyordu. Ama finans yöntemlerinin gelişmesi ile birlikte ortaklık sayısı artmaya başlamıştır. ¹³¹

¹²⁸ a.g.e., s.420.

¹²⁹ E.Cihan Akça, “Denizcilik Finansmanındaki Son Gelişmeler” J. Black Sea/Mediterranean Environment Vol. 13, s. 188.

¹³⁰ a.g.e. s. 188.

¹³¹ Martin Stopford, Maritime Economics,2005 s. 195.

Gemilerin boyutlarının büyümesi ile birlikte armatörler de nakit sıkıntısı çekmeye başlamışlardı. Çünkü tüketicilerin taleplerine cevap verebilmek için yüksek tonajlı gemilerin tercih edilmesi gerekiyordu. Gemi maliyetlerini çıkartabilmek için finansal yöntemlere başvuruyorlardı. Özellikler de 1862 “Limited Şirket” kanununun İngiltere de çıkması, denizcilik sektöründe yeni bir dönemin müjdecisi olmuştu. Çünkü bu kanun, armatörlere daha fazla imtiyaz tanıyordu ve böylece artık armatörler, şirket hisselerini satmakta daha rahat imkanlara sahip olacaklardı. Şirketlerin bir kısmı hisselerini herkese satarken bir kısmı da sadece aile fertlerine hisselerini satıyorlardı. Halbuki 20.yüzyıla doğru yaklaşırken borçlanma çok popüler olmuştu. Bütün şirketler borçlanmaya giderek, likiditelerini artırıyorlardı. Fakat 20. yüzyılın başında çıkan ticaretteki durgunluk evresi, borç alan şirketlerin dibe vurmasına sebep olmuştu.¹³² Popüler olan borçlanma bir anda bütün kamuoyu ve medya tarafından lanetlenmişti. Şirketler borçlarını ödeyemeyerek iflasın eşiğine gelmişlerdi. Yaşanan bu durgunluğun akabinde, denizcilik şirketleri otofinansman yaparak sadece özel sermayeleri ile geçinmeye başlamışlardı.¹³³

İkinci Dünya Savaşından sonra sanayileşmiş ülkelerde yaşam düzeyi hızla yükseldi, fiyatlar da istikrar göstermeye başlamıştır, birinci dünya savaşının aksine savaş ekonomisinden barış ekonomisine geçiş daha kolay olmuştur.¹³⁴ Ticarete yoğun bir artış yaşanmaya başlamıştı. Savaştan yorgun ve zararlı çıkan ülkeler, iyileşmeyi diğer dünya ülkeleri ile yaptığı ticaretler de arıyordu. Başka bir deyişle, işletmeler açısından varlıklara yatırım veya fonların kullanımı önem kazanmaya başlamıştı. Bu yıllarda, finansal yönetim konusundaki hızlı gelişim devam etmiş ve ortaklar yanında, kredi verenlerin de işletmeleri değerlendirmeleri söz konusu olmuştur.

Artan ticaret ile birlikte, ucuz hammaddelere de yoğun bir talep yaşıyordu. Fakat petrol şirketleri ve çelik üreticileri mallarını taşıyacak gemi bulmakta zorlanıyordu.

¹³² Martin Stopford, **a.g.e.**, s. 195.

¹³³ E.Cihan Akça, Temel Denizcilik Finansmanı, Yüksek Lisans Tezi, 2006, s.5.

¹³⁴ KOSGEB, **Dünya Ekonomisi (Tarihi Gelişim)**, Ankara, 2004, s.16.

Çünkü geçmişte yaşanan finansal krizler, yatırımcıları denizcilik sektörüne karşı soğutmuştu.¹³⁵

Ancak, 1970'li yıllardan sonra bayrak taşımada gerçekleşen serbestleşme (kolay bayrak taşıma) ise, gemi sahipliğinde yeni bir dönemi başlatmıştır.¹³⁶ Deniz taşımacılığı'nın öneminin farkında olan ülkeler deniz taşımacılığının önündeki vergisel engelleri ortadan kaldırmaya yada azaltmaya çalışmışlardır. Nitekim sözkonusu ülkeler yabancı bayraklı gemilere kendi mevzuatına göre ödemeleri gereken yüksek oranlı vergilerden kaçış kolaylığı sağlayan düzenlemeler¹³⁷ sayesinde dünya tonajının yaklaşık yarısına ulaşmışlardır.

Ancak, Petrol krizi ile birlikte ticaretin hızla daralması özellikle denizcilik piyasasına olumsuz etkide bulunmuş; atıl kapasite oluşmuş ve iş gücünün bir kısmı da diğer sektörlere geçmiştir. Bu süreçte finansörler sektör firmalarından gemi ipoteğini şart koşmuşlardır. Geminin finansal yaklaşım ile hareket kabiliyeti olan bir varlık olduğu kabulüyle, bankalar tarafından bir güvence olarak düşünülmüştür.¹³⁸

4.3. Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı

4.3.1. Gemi Yatırımının Finansmanı

Bir denizcilik şirketinin finansman politikası, finansal davranışlarının bir yandan başlangıç noktasını, bir yandan da sonucunu oluşturmaktadır. Şirket, faaliyetlerini ve yatırımları öz kaynak ile finanse edebileceği gibi yabancı kaynaklarla da finanse edebilir. Günümüzde firmaların yabancı kaynak kullanımı giderek artmakta ve

¹³⁵ E.Cihan Akça, **a.g.e.**, s.5.

¹³⁶ Oral Erdoğan, **a.g.e.**, s. 174.

¹³⁷ Ali Çetinkaya, “**Dünyada ve Türkiye’de Deniz Taşımacılığı’na Sağlanan Vergi Teşvikleri**” ,2008, s.1.

¹³⁸ Oral Erdoğan, **a.g.e.**, s. 174.

borçlanma ise firmaya vergi kalkanı oluşturmaktadır. Şirketlerin kredi (yabancı kaynak) ihtiyaçları aşağıdaki nedenlerle ortaya çıkmaktadır.

- Büyüme dönemlerinde olmaları,
- Zarar etmeleri veya karlılıklarının yetersiz oluşu (net işletme sermayesi açıklarının bulunması veya net işletme sermayesinin yıllar itibari ile azalması).
- Aşırı kâr dağıtımını yapmaları,
- Firmaların duran varlıklarını ve yatırımlarını kısa vadeli fonlarla karşılamaya çalışmaları,
- Mevsimsel durgunluklar, hareketlilikler ve spekülasyonlar,
- Borç ödeme dönemlerinde olmaları,
- Sermaye taahhütlerini yerine getirmek istemeleri,
- Yeterli nakit imkanı yaratamamaları,

Şirketlerin bu gibi nedenlerden doğan finansal ihtiyaçlarını kredi kullanarak giderme yolunu seçmeleri, finanse edilecek faaliyetlerin risk seviyesine göre ciddi bir faiz yükümlülüğü altına girmelerini gerektirir. Ancak, kredi faizlerinin vergi matrahından indirilebilmesi kredi kullanan firmalara vergi kalkanı olarak avantaj sağlar. Doğru veya yanlış finansman davranışlarının seçilmesi, finansman kurallarına uyulup, uyulmaması ve finansal kaynakların verimli kullanılıp kullanılmamasına bağlıdır.¹³⁹

Gemi inşa sanayinde kullanılmak üzere iç ve dış kaynaklardan kredi temini gerekmektedir. Bu kredilerin başlıca temin kaynağı uluslararası kuruluşlardır.¹⁴⁰

4.3.1.1.Öz Sermaye İle Finansman

Öz sermaye; işletmenin sahip olduğu iktisadi kıymetler ile alacakların toplamından, borçların düşülmesi sonucunda geriye kalan tutardır. Bu tutar girişimcinin işletmeye

¹³⁹ Sinan Aslan ve Ersan Aymutlu, **a.g.e.**, s. 387.

¹⁴⁰ Oral Erdoğan ve Altuğ Madak, “Gemi Sanayi Şirketleri için Finansal Risk”, **Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu**, 24-25 Aralık 2004, s. 216.

koyduğu varlığı gösterir. İhtiyatlar ve kâr bilançoda ayrı olarak gösterilseler dahi öz sermayenin unsurlarından sayılır. Öz sermaye yasal yapıları ne olursa olsun yeni kurulan firmalar için fon kaynağını oluşturduğu gibi, mevcut firmaların da borçlanarak kaynak sağlamalarına olanak verir.¹⁴¹

İşletmelerin öz sermaye ile finansman yolunu seçmelerinde esas neden firma için sabit bir yük yaratmadığı gibi, belirli bir vadesinin olmamasıdır.¹⁴²

Öz sermaye ile finansmanın özellikleri şöyle özetlenebilir:

- Denizcilik şirketlerine sabit bir yük getirmez.
- Öz sermayenin belirli bir vadesi yoktur ve şirket için sürekli bir kaynak niteliğindedir.
- Öz sermaye, firmanın gelecekte uğrayabileceği zararlara karşı bir emniyet olarak görüldüğünden, öz sermayenin artışı, firmanın kredi değerliğini yükselterek ilave kaynaklar bulmasını kolaylaştırır.
- Teşvik tedbirlerinden yararlanabilmek için yatırım belirli bir oranda öz sermaye ile karşılanması koşulu arandığında, öz sermaye ile finansman gerekli olmaktadır.
- Denizcilik şirketinin cari finansal yapısı, özellikle Öz Sermaye/Borç oranı daha fazla borçlanmak için elverişli değilse, daha sağlıklı bir mali yapıya kavuşabilmek için sermaye atırma yoluna gidilebilir. Şirketin likidite durumu daha fazla borçlanmayı firma açısından riskli hale getiriyorsa, ihtiyaç duyulan ilave fonların öz sermaye artışı ile sağlanması yerinde olur.
- Finansman kurumlarının özellikle yatırım kredisi verilirken sözkonusu şirket için belirli bir oranı aramaları, firmaları öz sermayelerini arttırmak zorunda bırakmaktadır.¹⁴³

Firma likiditesini sağlayacak başlıca unsur oto finansmanın sağlanabilmesidir. Firmaların amacının kar elde etmek olduğunu dikkate alırsak, karlılığını sürdüremeyen firmaların orta vadede likidite sorunu yaşaması yüksek olasılık haline gelir. Böyle bir

¹⁴¹ TÜRMOB, **Sirküler Rapor Kitapları**, 2006, s. 2.

¹⁴² Öztin Akgüç, **Finansal Yönetim**, İstanbul, 1989, s.592.

¹⁴³ Sinan Aslan ve Ersan Aymutlu, **a.g.e.**, s. 389.

durumda, firmaların finansal yapı, karlılık, likidite ve operasyonları arasında sıkı bir ilişki kurması ve bunu yönetmesi beklenir. Sektörün karlılık oranları incelendiğinde; oldukça düşük oranlar gözlenmektedir.¹⁴⁴

Firmalar elde ettikleri kârları bünyelerinde tutup, dağıtmayarak biriken sermayelerini de yatırımlarında kullanabilirler. Ancak, şirket ortaklarının hisseleri karşılığı alacakları kâr paylarından alınarak şirkette tutulan bu dağıtılmamış kârların belli bir şirket yatırımında kullanılması durumunda belli bir gelir elde etmeyi düşünmektedir. İşte bu gelir oranı dağıtılmamış kârların maliyetini belirlemektedir. Yani dağıtılmamış kârların maliyeti, şirket ortaklarının hisse başına almayı bekledikleri gelir oranına eşittir. Şayet, dağıtılmamış kâr ile yapılan yatırımın getirisi şirket ortaklarının hisse başına bekledikleri gelire eşit değilse, şirketin hisse senetlerinin değeri de bu ölçüde düşecektir. Çünkü, dağıtılmamış kârların maliyetinin altında getiri sağlayan bir yatırım sözkonusudur.¹⁴⁵

Sermaye yoğun bir sektör olan gemi işletmeciliğinde yatırımların maliyetinin yüksek olması, riskinde o ölçüde yüksek olması ve ortakların beklentileri de bu ölçüde yükselmesine neden olabilmektedir.

4.3.1.2.Banka Kredisi ile Finansman

Denizcilik sektörünün kullanmakta olduğu kredileri temelde iki farklı grupta değerlendirebiliriz.

- Tersanelere açılan 'Gemi İnşaa Kredileri' (Pre-Finansman)
- Denizcilik sektörüne gemi alımı için açılan Post Finansman (Yatırım) kredileri.

¹⁴⁴ Oral Erdoğan ve Altuğ Madak, **a.g.e.**, s. 219.

¹⁴⁵ Öztin Akgüç, **a.g.e.**, s. 418.

4.3.1.2.1. Gemi İnşa Kredileri (Pre Finansman)

Gemi inşa kredileri geminin inşasının başlangıcısından bitişine kadarki süreçte kullanılan kredilerdir. Gemi inşa kredileri finanse edilen taraflar açısından sınıflandırılmaktadır.

Pre-Finansman kredilerini, belli bir kontrata dayalı olmaları, proje bazında kullanılmaları ve projenin her aşamasının kolaylıkla izlenebilmeleri gibi nedenlerden dolayı daha¹⁴⁶ tercih edilen bir kredi türüdür. Bunun yanı sıra Pre-Finansman kredilerinde vade; geminin inşa tarihinden başlayarak teslimi ile sınırlı olup, bu sürede maksimum 18 ila 24 ay arasında değişmektedir. Kredi riski, geminin tesliminde alıcının yaptığı ödemelerle kapatıldığından bankaların kaynak yapıları ile de daha uyumludur.¹⁴⁷

Krediyi Gemi İnşa Eden Tersanenin Kullanması Durumunda; tersane gemiyi kendisi için yapıyorsa, yurtdışı armatörle arasında satış kontratı yapmışsa veya gemiyi daha sonra satmayı planlıyorsa finansmanını tamamen kendisi sağlamaktadır. Geminin yurtdışına satışı inşaatın başında olduğu gibi ortasında ve sonunda da olabilmektedir. Bu tip projelerde finansman ihtiyacı olan taraf tersanedir.

Gemi inşa finansmanını sağlamakla yükümlü tarafın tersane veya yerli armatör, bankalardan “köprü finansmanı” amacıyla harici garanti mektubu, akreditif ve döviz kredisi talepleri olmaktadır. Yurtdışı armatör için inşa edilen projelerde harici garanti karşılığında inşaatın başında ve denize inişte avans bedeli tahsil edilebildiği gibi gemi bedelinin tamamının teslimatta tahsil edildiği örnekler de olabilmektedir. Projelerde

¹⁴⁶ Ahmet İlerigelen, YKB Gen. Müd. Röportaj, <http://www.denizhaber.com/HABER/4010/12/Yapi-Kredi'den-gemi-insaya-katki.html>. Erişim: 01.06.2009.

¹⁴⁷ a.g.e.

maliyetin bir kısmı öz kaynaklardan karşılanırken bir kısmı da bankalar tarafından finanse edilmektedir.¹⁴⁸

Armatör Finansmanı; tersane yerli bir armatöre gemi inşa etmektedir; yerli armatör de gemiyi kendisi için almakta veya yurtdışında bir armatöre satmaktadır. Geminin yurtdışına satışı inşaatın başında olduğu gibi ortasında veya sonunda olabilmektedir. Bu tip projelerde geminin tüm inşaat giderleri armatör tarafından satın alınarak tersaneye teslim edilir. Tersane sadece hak ediş bazında işçilik ücreti elde etmektedir. Finansman ihtiyacı olan taraf armatördür. Yerli armatörün gemiyi yurtdışına satması durumunda gelecek avans bedelleri karşılığında harici garanti ihtiyacı doğacaktır.¹⁴⁹ Avans bedelleri hak ediş kapsamında verilmekte olup, taraflarca imzalanacak sözleşmelerde belirtilmektedir.

Örnek vermek gerekirse;

- Sözleşme imzalanınca iş bedelinin % 10'u
- Geminin kızağa çıkışında iş bedelinin % 20'si
- Ana makinenin montajında iş bedelinin % 30'u
- Geminin denize inişinde iş bedelinin % 20'si
- Geminin tesliminde iş bedelinin % 20'si şeklindedir.

4.3.1.2.2. Gemi İnşa Sonrası Kullanılan İşletme Kredileri (Post Finansman)

Post Finansman kredileri gemi alımı için verilir. Geminin ekspertiz değerine ve tipine göre vade ve koşulları değişir. Bu krediler ikinci el gemi alımı için kullanılabilabileceği gibi geminin inşa dönemini de içerecek şekilde yani hem Pre hem Post finansman şeklinde de kullanılabilir. Pre+Post Finansman şeklinde kullanıldıklarında, finanse edilen geminin navlun gelirleri oluşmaya başlayana kadar, anapara ödemesiz dönem

¹⁴⁸ Sinan Aslan ve Ersan Aymutlu, **a.g.e.**, s. 389.

¹⁴⁹ **a.g.e.**,s.389.

uygulanması söz konusu olur. Post finansman kredileri, Pre-f finansman kredilerine göre çok daha uzun bir vadeyi gerektirir. Bir geminin kendini amorti etme süresi; navlunlarla çok yakından ilgili olup, bu süre 10 yıla kadar çıkabilmekte hatta sektörün darboğaza girdiği dönemlerde daha da uzayabiliyor. Teminat açısından bakıldığında ise, gemi fiyatları dünya ticaret hacmindeki değişimler, uluslararası düzenlemeler, navlunlar, demir çelik endüstrisindeki gelişmeler gibi bir çok değişkene bağlı olarak çok büyük dalgalanmalar gösterebiliyor. Bu da, teminat değerinin muhafazasını zorlaştırmakta ve özel bir ekspertizi gerektirmektedir. Yanı sıra açılan kredilerin vadesinin uzunluğu belirsizlikleri artırmakta; kredi riskinin izlenmesini ve kontrolünü zorlaştırmaktadır.¹⁵⁰

Post finansman kredileri genellikle 5 ile 15 yıl arası vadelerde kullanılmaktadır. Post finansman kredilerinin bankalarca değerlendirme süreci;

- Proje değerlendirme raporu,
- Gemi Tipi ve Türü,
- Geminin Klası,
- Geminin Bayrağı,
- P&I Klüpleri,
- Geminin Güncel Ekspertiz Raporu;
- Fiyatlama,
- Teminatlandırma,
- Kefalet;
- Gemi İpoteği,
- Gemi İpoteği tesisi;
- Navlun Temliği;
- Sigorta Temliği;
- Term Sheet Hazırlanması,

Hazırlanan sözleşmelerde bulunan detaylar;

¹⁵⁰ Ahmet İlerigelen, a.g.e.

- Proje hakkında bilgi,
- Borçlu hakkında bilgi,
- Kreditör kurum,
- Finanse edilen gemi hakkında bilgi,
- Finanse Edilecek geminin işletilmesi ve çalışma durumu hakkında bilgi,
- Kullanılacak kredi hakkında bilgi,
- Teminatlar,

Kredi Faiz Oranı ve Komisyonlar;

- Faiz oranı
- Komisyonlar;
 - o Arrangement Fee,
 - o Commitment Fee,
 - o Penalty Fee,

Diğer şartlar,

- Bilinen bir klas kuruluşuna kayıtlı olma koşulu
- Kredi veren tarafından belirtilen diğer şartlar
- Mali Tabloların Hangi dönemlerde sunulacağı
- Basel II maddeleri
- Gemi ile ilgili raporlar
- Anlaşmazlık durumunda hangi mahkemelerin yetkili olacağı
- Sigortalar¹⁵¹

4.3.1.3. Dünya Bankası Kredisi

Gelişmekte olan ülkelerin gemi finansmanı için kredi temin edebilecekleri dört banka vardır. Bunlar; Dünya Bankası, Asya, Afrika, ve Inter ABD Geliştirme Bankalarıdır. Bu

¹⁵¹ Sinan Aslan ve Ersan Aymutlu, **a.g.e.**, s. 390.

uluslararası bankalar kredilerini vermeden önce aşağıdaki hususları göz önüne almaktadırlar.

- Krediyi veren ülkenin ticaret hacmi, beklentileri ve yatırım ülke ekonomisine sağlayacağı döviz girdisi,
- Gemi yatırımlarının diğer sektörlerin gelişimine katkısı ve sağlayacağı istihdam imkânları,
- Yapılacak bu yatırım sayesinde yeni dış pazarlara açılma olasılığı,
- Gemilerin kredi veren ülkenin olanaklarıyla yapılması, ithali, kiralanması ve yükün yabancı ülke gemileri ile taşınması seçeneklerini karşılaştırmak, hangisinin ülke ekonomisi açısından daha faydalı olacağını belirlenmesi.

Bu bankaların formalitelerinin çok uzun olması, işlemlerin ağır işlemesi ve son dönemde özel bankaların rekabetçi fiyatları nedeniyle bu kaynaklar pek tercih edilmemektedir.¹⁵²

4.3.1.4. Sübvansiyon

Günümüzde olduğu gibi geçmişte de çok sayıda ülke hem gemi yapımını hem de işletmeciliğini sübvansiyonla desteklemiştir. Örneğin İngiltere’de 1966-1970 yılları arasında sermaye yatırımları sübvansiyon edilmiş ve gemi ilk maliyetlerinin % 20’lik hükümet tarafından sahiplerine geri ödenmiştir. ABD’de aynı şekilde gemi inşaatını ve işletmeciliğini sübvansiyon etmiş ve bu ülkenin armatörleri yabancı armatörler karşısında oldukça avantajlı bir duruma gelmişlerdir. Ekonomik hesaplar yapılırken genelde sübvansiyon edilen miktar geminin ilk maliyetinden düşülür. Sübvansiyonlarda gemiyi bir kaç yıl içinde satmama gibi özel şartlar mevcut olabilir.¹⁵³

AB’de 1999 yılından itibaren yeni vergi teşvikleri getirilmiş, Denizcilik Uyum Yasası çıkarılmıştır. Hollanda, Danimarka, İsveç, Norveç, Finlandiya, Fransa ve İtalya’da

¹⁵² a.g.e. , 394.

¹⁵³ a.g.e., 394.

sadece ücret vergileri değil gemi adamlarının sosyal ödemeleri de direkt veya endirekt sübvansiyonlarla devletçe desteklenmektedir.¹⁵⁴

4.3.1.5. Teşvik Fonu Kaynaklı Yatırım Kredisi

Bu kredi Hazine Müsteşarlığı tarafından Bankalar aracılığı ile Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında inşa ettirilen gemilerin finansmanından kullanılmak üzere verilen orta vadeli bir kredidir. Kredi ilk iki yıl ödemesiz dönem olmak üzere toplam 5 yılda 7eşit taksit halinde geri ödenir. Kredinin vadesi, faiz oranları, geri ödeme koşulları gibi şartlar kredinin talep edildiği banka ile Hazine Müsteşarlığı arasında yapılacak protokolle belirlenir.¹⁵⁵

4.3.1.6. GİSAT Fonu Kredisi

T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında inşa edilmekte olan gemilerin finansmanı için ipotek karşılığı TL üzerinden kullanılan uzun vadeli bir kredi türüdür.

Tersanelerin modernizasyonu, gemi inşa siparişlerinin artırılması ve gemi yapım sürelerinin kısaltılması yönlerinden oldukça önem taşıyan finansman temini, sektörün karşı karşıya bulunduğu ciddi sorunlardan birini teşkil etmektedir.¹⁵⁶

Kredi ilk 2 yıl ödemesiz dönem olmak üzere toplam 5 yılda 6 aylık taksitler halinde geri ödenir. Senelik uygulanan faiz oranı % 20 olup, ödemesiz dönem dahil 6'şar aylık dönemlerde tahsil edilir.

¹⁵⁴ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayii ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Haziran 2000, s. 78

¹⁵⁵ Sinan Aslan ve Ersan Aymutlu, a.g.e.394.

¹⁵⁶ DPT, 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi a.g.e., s. 78

Denizcilik şirketi; Yatırım Teşvik Belgesi'ne istinaden tersanenin belirlenmesi, öz kaynak harcamaları ve ithal edilecek makineler ile ilgili gerekli hazırlıkları yaptıktan sonra Gemi İnşa Satın Alma ve Tersane Geliştirme Fonu'ndan kredi kullanmak için başvurusunu yapar. GİSAT fonu, sadece Yatırım Teşvik Belgesine dayandırılmış projeler için verilmektedir. Geçmiş yıllarda yürürlükte olan, uygulamada mevcut olmayan bir kredi türüdür.¹⁵⁷

Halen Türkiye'de ihtisas yatırım bankacılığının gelişmemiş olması nedeni ile var olan bankacılık sisteminde gemi inşa sanayinin ihtiyaç duyduğu yüksek hacimli uzun vadeli ve düşük faizli özel kredi verilememektedir.¹⁵⁸

4.3.1.7.Finansal Kiralama

İşletmeler, piyasadaki rakipleriyle mücadelenin yanı sıra varlıklarının devamı için gelişen teknolojiyi de izlemek zorundadırlar. İşletmelerin öz kaynakları ile karlarının bir bölümünün, makine ve teçhizat yenilenmesi ve yeni yatırımlara yönlendirilmesi, işletmelerin nakdi açıdan zayıflamasına yol açmaktadır. Bu nedenle, yatırım mallarının mülkiyetine sahip olunmadan, bu malların sadece kullanımı ile yetinme, şirketlere cazip gelmekte, şirketler ağır maddi yükler altına girmeksizin yeni teknolojiden yararlanabilme ve üretimlerini arttırabilme olanaklarına kavuşmaktadırlar.

Leasing kavramının özünü; yatırım mallarının kullanım haklarının devri oluşturmaktadır. Leasing, yatırım mallarının (menkul veya gayrimenkul) ekonomik ömrünün belirli bir süresi veya tamamı boyunca, mülkiyetini kiralayanda, zilyetliğini ise belirli bir kiracıda bırakan, kiralama süresi bitiminde varlığın kiralayana geri verilmesi

¹⁵⁷ Sinan Aslan ve Ersan Aymutlu, **a.g.e.** s. 395.

¹⁵⁸ DPT, **a.g.e.**, s. 78

veya belirli bir bedel karşılığında mülkiyetin kiracıya devredilmesini düzenleyen bir anlaşmadır.¹⁵⁹

Gemi satın almada kullanılan diğer bir yöntem de finansal kiralama. Bu yöntemde denizcilik şirketi tarafından seçilen bir gemi finansal kiralama şirketi tarafından satın alınır. Yapılan sözleşmeye göre gemi, mülkiyeti leasing şirketinde kalmak üzere belirli bir kira ödemesi karşılığında denizcilik şirketine kiralanır.

Kiracı şirket geminin Tekne Makine ve P&I sigortalarını yaptırmak ve primlerini düzenli olarak ödemek zorundadır. Finansal kiralamanın kiracı şirket açısından, işletme sermayesinin korunması, vade avantajı, gider gösterme etkisi gibi çeşitli avantajları vardır.¹⁶⁰

4.3.1.8. Takas (Barter)

Bu tür finansman daha çok eski SSCB (Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği) ülkeleri ile batı ülkeleri arasında görülmektedir. Takas yönteminde bir ülkeye yapılan ihracat karşılığında, o ülkeden gemi ithal edilir. Armatör şirket gemi bedellerini kendi ülkelerine öderler. Ancak Türkiye’de bugüne kadar bu tür bir gerçekleşmiş finansman uygulaması mevcut değildir.¹⁶¹

4.3.1.9. Bareboat Kiralama

Bareboat kiralama, gemi sahibi gemisini personelsiz ve tüm işletme haklarını devrederek kiralar. Kiralayan, geminin tüm teknik donanımı, bakım, tutum, yedek parça, sigortalar, yakıt, yağ, su, personel tayini ve diğer tüm giderlerinden sorumludur.

¹⁵⁹ Erkut Onursal, “**Finansal Kiralama Yeterince Bilinmiyor**” Dış Ticaret Uzmanı, Çankaya Üniversitesi Öğretim Görevlisi, Dış Ticaret Dergisi, 2001/21, s. 66.

¹⁶⁰ Sinan Aslan ve Ersan Aymutlu, **a.g.e.** s. 395.

¹⁶¹ **a.g.e.**, s. 395.

Genellikle kiralama sözleşmeleri en az 5 yıl gibi süreler için yapılır ve pratikte bu tür kiralamaların sonunda mülkiyet hakkı kiracıya devredilir.

Gemi sahibi kiracının ödediği kiralar ile finansman giderlerini karşılar. Uzun süren Bareboat sözleşmeleri süresince meydana gelen navlun değişimleri kiracı yıl zaman ve sefer esaslı kiralamaya göre daha az etkiler. Kiracı sözleşme sonunda gemiyi üzerine alacak ise, önceden belirlenmiş olan esaslara göre kira müddeti sonunda satış işlemi yürürlüğe girer. Satış bedeli geminin tesliminde ödenebileceği gibi, kira ile birlikte taksitle de ödenmiş olabilir. Bu tür finansmanın pratikte pek bir uygulaması yoktur, çünkü armatörler genellikle kendi gemilerini kendileri işletip daha fazla kar etmeyi tercih etmektedirler.

Günümüzde finansal kiralama bu modele benzemektedir ve Bareboat kiralamanın yerini almıştır.¹⁶²

4.3.1.10. Yatırım Hizmetlerini Teşvik Fonu

T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na kullandırılan bu kredi Teşvik Belgesi kapsamında başlamış ancak tamamlanmamış gemi inşa yatırımlarının kısa dönemde işletmeye alınmasını sağlamak amacı ile yatırım kredisi olarak kullandırılmak üzere tahsis edilmiştir.

Kredinin vadesi, 2 yıl anapara ödemesiz dönem dahil % 30 faiz ile 5 yıldır ve dört eşit taksitte geri ödenir. Ödemesiz dönemde faiz % 10'dur. Fon kaynaklı bu krediden yararlanma şartları aşağıda belirtilmiştir.

- Teşvik Belgesi kapsamında başlanmış bir gemi inşa yatırımının olması,
- Gemi inşa yatırımının en az % 40'ının gerçekleşmiş olması,
- Geminin halen inşa edilmekte olması,

¹⁶² a.g.e., s. 395.

- Geminin sefere çıkmamış olması (vinç donanımı eksik olanlar hariç)

Bu krediyi kullanan firmalar gemi tonajına göre aşağıda belirtilen sürelerde yatırımlarını tamamlamak zorundadır:

- 3000 DWT'a kadar olan gemilerde 9 ay
- 3000 DWT – 15000 DWT arası gemilerde 12 ay
- 15000 DWT üzerindeki gemilerde 20 aydır.

Denizcilik şirketleri yatırımlarını belirtilen bu sürelerde tamamladıklarını krediyi veren bankaya teşvik ederler. Ancak bu uygulamaya sık rastlanılmamaktadır.¹⁶³

4.3.1.11. Yurtdışında Kullanılan Diğer Alternatif Finansman Kaynakları

KG Sistemi: Alman hükümetinin çeşitli sektörlerde Pazar payını genişletmek ve mali bünyeye yabancı sermaye girdisi sağlamak amacıyla kurduğu çeşitli fonlar bulunmaktadır. Denizcilik sektöründe de KG fonu olarak hayata geçen bu projede vergisel muafiyetler yanında yurtdışında bankaların düşük faizli kredilerinden ve finansman desteğinden yararlanılmaktadır.¹⁶⁴

Bu fona dahil olan şirketlerin % 30'u halka açılmakta ve şirketlerin bünyesinde bulunan gemiler KG fonuna satılmak suretiyle Alman gemi filosuna dahil edilmektedir.¹⁶⁵ KG fonuna üye şirketler Devlet adına çalışan danışmanlık şirketleri tarafından denetlenecek olup, gemilerin nakit akımlarının Alman Bankaları üzerinden yapılması şartı bulunmaktadır.¹⁶⁶

Almanya'da KG sistemi yanında, "Partenreederei" sistemi de uygulanmaktadır. "Partenreederei" sisteminin "KG sistemi"nden en büyük farkı, yatırımcıların kâr riskini taşımalarıdır. İkinci el gemilerin bu yolla finanse edilebilmesi ve yatırımların

¹⁶³ a.g.e., s. 396.

¹⁶⁴ Germanische Shipping, Alman KG Finansmanı Bilgilendirme Toplantısı, İstanbul 2007.

¹⁶⁵ Sinan Aslan ve Ersan Aymutlu, a.g.e., s. 396.

¹⁶⁶ Germanische Shipping, a.g.e.

yabancılara da açık olması ayrılan diğer noktalardır. Gemi sahibi şirketin Alman siciline kayıtlı olması gerekmekte, ancak gemi yabancı bayrak taşıyabilmekte ve yabancı gemi adamı sınırlaması bulunmamaktadır.

Fransız “QUIRAT” sistemi ile vergi avantajlarıyla yeni inşa ve ikinci el gemi alımı için sermaye temini teşvik edilmektedir. Karşılığında yatırımcıların gemileri asgari 6 yıl Fransız bayrağı taşımakla yükümlü olmaktadır. Gemi hissesi alan özel şahıslar yatırımın tamamını vergi matrahından düşebilmektedirler. Tek kişi için yatırım tavanı 500.000 FFR olmakta, şirket ve aileler için tutar 1 milyon FFR’ye çıkabilmektedir. Yatırımcılar geminin alınmasından itibaren dört yıl süresince hisselerini satamamaktadırlar.¹⁶⁷

4.3.2. Denizcilik Sektörünün Finansmanında Kullanılan Türev Ürünler

Değeri başka bir finansal varlığın veya malın değerine doğrudan bağlı olan finansal araçlar türev araç olarak adlandırılmaktadır. Türev araçlar, dayanak varlığın sahipliğinin el değiştirmesine gerek olmaksızın, bu varlıkla ilgili hak ve yükümlülüklerin ticaretine imkan sağlar. Türev araçlar, riskten korunma veya getirisi değişken (örneğin değişken faizli tahvil) olan araçların getirisi sabit olan araçlarla (örneğin sabit faizli tahvil) değiştirilmesi amacıyla kullanılabilir.¹⁶⁸

4.3.2.1. Vadeli İşlemler (Forward İşlemleri)

Forward tabanlı sözleşmeler. Sözleşmeye konu olan taraflardan birine sözleşmeye konu olan döviz, faiz, ticari mal v.b.g, bir finansal varlığı sözleşmede belirlenen gelecekteki

¹⁶⁷ Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti Genel Sekreter Yardımcılığı. Denizcilik Teşvikleri. Yayınlanmamış Rapor, İstanbul. 1999.

¹⁶⁸ www.vob.org.tr/faq

belirli bir tarihte ve belirli bir fiyattan satın alma ve diğer tarafa da satma mecburiyeti yükleyen anlaşmalardır.¹⁶⁹

Forward işlemler (vadeli döviz alım/satımı) önceden belirlenen bir vadede para biriminin başka bir para birimine karşı işlem tarihinde belirlenen bir kur ya da parite üzerinden alınması ya da satılması işlemidir.¹⁷⁰

Denizcilik sektöründe 2 çeşit forward işlemi söz konusu olmaktadır. Birinci işlemde satışların döviz ile yapıldığı, ancak işçilik gibi yerel piyasa ödemelerini TL bazında yapıldığı durumda Döviz/TL forward işlemi yapılarak kur riskinden korunulmaktadır. Bu durumda firmalar ihracattan kazanacakları döviz gelecekte vadede bugünden USD olarak satıp TL olarak almakta, böylece aylık TL getirilerini sabitlemektedir.

İkinci durumda ise; ihracatı ve ithalatı farklı para birimlerinden gerçekleştiren firmaların yapmış olduğu forward işlemidir. Örneğin ihracatı USD, ithalatı Euro ile gerçekleştiren firma Euro'nun USD karşısında değer kazanması ihtimaline karşı, ihracattan kazanacağı USD'larını gelecekteki vadede bugünden satıp, Euro olarak maliyeti sabitler.

4.3.2.2. Faiz Svapları

Faiz swap işlemleri, kredi değerliliği farklı iki firmanın aynı tutarda fakat faiz koşulları değişik olan iç borçlarının gerektirdiği ödemeleri belli bir sürede değiştirmelerinden oluşmaktadır. Faiz swap işlemi, sabit faizi değişken faize, değişken faizi sabit faize, liboru prime rate'e veya prime rate'i libora çevirmek şeklinde, faiz ödemelerinin niteliğini değiştirerek borç ödemelerinin yapısını değiştirme işlemine denir.¹⁷¹

¹⁶⁹ Dursun Akbulut, **Risk Yönetimi ve Finansman Mühendisliği**, Bankacılar Dergisi, Sayı:15,1995, s.44.

¹⁷⁰ Levend Duransoy, Sevgi Unan ve Erdoğan Aslan, **Vadeli İşlem Piyasaları**, (Çevrimiçi) <http://tsrsb.org.tr/private/trk/sayi19/ince191.htm>, (Erişim Tarihi:30.03.2009) .

¹⁷¹ Levend Duransoy, Sevgi Unan ve Erdoğan Aslan, **a.g.e.**

Basit şekli ile faiz oranı swapı, kredi değeri farklı iki firma arasındaki aynı ya da eş tutarda, fakat faiz koşulları değişik olan borçlarının gerektirdiği faiz ödemelerini belli süre değiştirmeleri şeklinde yapılmaktadır¹⁷²

Diğer bir ifadeyle de sabit faizi değişkene, değişken faizi sabite; Libor'u Prime Rate'e veya Prime Rate'i Libor'a çevirmek şeklinde, faiz ödemelerinin niteliğini değiştirerek, borç ödemelerinin yapısının değiştirilmesi işlemidir.¹⁷³

Denizcilik sektöründe uzun vadeli post finansman modelini seçen şirketlerde uzun vadeli faiz risklerinden korunmak amacıyla bu sözleşme türünü tercih etmektedir. Böylece firmalar çoğunlukla değişken faizli libor ya da euribor'a endeksli olan kredi faizlerini bu yöntemle belirli bir oranda sabitleyebilmektedir. Bu durumda firmalar işlemi gerçekleştirdikleri finansal kuruluşa komisyon ödemektedirler.

¹⁷² Ali Ceylan, **Finansal Teknikler**, Üçüncü Baskı, Bursa :Elin Yayınları, 1998, s. 180.

¹⁷³ http://www.esef.gazi.edu.tr/html/yayinlar/12_pdf/12_2.pdf.01.04.2009 (Erişim Tarihi: 18.05.2009)

5. GLOBAL KRİZ OLUŞUMU VE ETKİLERİ

5.1. Global Krizin Yapısı ve Oluşumu

Finansal kriz, 2007 yılında ABD’de milyonlarca kişinin su yüzüne çıkmaya başlayan; emlak almak için bankalardan kredi çeken vatandaşların borçlarını ödeyememesinden kaynaklanan bir gelişmedir.¹⁷⁴ ABD’nde 2007 yazında meydana gelen finansal piyasalardaki sorunlar Eylül 2008’de küresel bir krize dönüşmüştür.¹⁷⁵ Bu kriz neticesinde piyasalarda işlemler durmuş, borsalar çökmüş ve bir çok firmanın ödeme güçlüğüne düşmesi tüm uluslararası finans piyasalarını ve küresel ekonomiyi tehdit eder hale gelmiştir.

Finansal kriz gelişmiş ülkelerde başlamış olmakla birlikte Kasım 2008 ortalarından itibaren gelişmekte olan ülkeleri de etkilemeye başlamıştır. Bir çok gelişmekte olan ülke borsalarında ciddi değer kayıpları olmuş, ülke paraları değer yitirmiş, ülke tahvilleri ve ticari bonolarda risk primleri artmış, aynı zamanda bu ülkelere olan yabancı sermaye akımları ve banka borçlanmaları önemli oranda düşmüştür.¹⁷⁶

Yaşanan krizin etkisiyle ABD ekonomisinde büyük kayıplar oluşmuş ve bu kayıplar domino etkisi yaratarak bütün ülkeleri etkilemiştir. Küresel ekonomide güç sahibi bir çok ABD Yatırım Bankası batmış veya Merkez Bankası desteğiyle ayakta durmaya çalışmaktadır. ABD dışında Avrupa’nın en önemli güçlerinde de bu tür finansal çöküşler yaşanmıştır.

¹⁷⁴ <http://www.timeturk.com/Dunya-finans-krizi-nedir-31015-haberi.html>, 20.10.2008.

¹⁷⁵ Pelin Ataman Erdönmez, “Küresel Kriz ve Ülkeler Tarafından Alınan Önlemler Kronolojisi”, **Bankacılar Dergisi**, Sayı 68, İstanbul, 2009, s. 85.

¹⁷⁶ **a.g.m.**, s. 85.

Bu çöküşlerde en önemli etken; düzenleme otoritelerinin ve merkez bankalarının hızlı kredi büyümesi ve aktif fiyatlarında oluşan balonun neden olduğu sistemik riskleri görememesi ya da gerekli önlemleri yeterli oranda ele alamamasıdır. Uluslararası piyasalarda yaşanan gelişmeler karşısında finansal sisteme olan güveninin tekrar artırılması için ABD ve Avrupa’da Merkez Bankaları ve Hükümetleri tarafından çok sayıda önlem alınmış ve trilyon dolarları bulan kurtarma paketleri açıklanmıştır.¹⁷⁷

Dünya GSYİH’sından aldığı %30’luk pay ile dünyanın en büyük ekonomisi, ticaret ve finans merkezi olan ABD ekonomisinde yaşanan durgunluğun devam etmesi veya durgunluğun yatırım ve tüketim kanalıyla reel sektörü etkileyerek daralmaya dönüşmesi ihtimallerinin küresel ekonomiye nasıl yansıtacağı büyük tartışma konusudur. Dünya ekonomilerinin hem finansal hem de ticaret açısından gittikçe bütünleştiği, dışa açıklık oranlarının derinleştiği günümüzde, ABD ekonomisinde yaşanacak durgunluğun veya daralmanın, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler üzerindeki etkilerinin farklılaşacağı, ayrıca durgunluğa kıyasla resesyonun etkilerinin daha ağır olabileceği¹⁷⁸ düşüncesi mevcuttur.

Kurtarma paketleri çerçevesinde Dünya finans piyasalarına pompalanan milyarlarca dolara rağmen bu kriz, yüzeyin altından ilerleyerek küresel çapta bir ekonomik sarsıntıya yol açmıştır. Uzmanlar bu krizin dünyadaki ekonomik yapıları yıkacağına ilişkin korkularını gizlemezken bunun etkilerinin dünyanın dört bir yanına ulaşmasından endişe¹⁷⁹ duyulmaktadır. Bu endişeler neticesinde çözümler arayışları devam etmektedir.

ABD bankalarının portföyünde her zaman önemli bir yer tutan ipotekli konut kredileri zincirin başlangıcını oluşturmaktadır. Bu ortamda, “subprime” konut kredisi olarak da adlandırılan ve ABD’de düşük gelir grubuna açılan konut kredilerinin toplam konut kredilerindeki payı giderek artmıştır. Bu payın 2003’te yüzde 8,5’ten, 2006’da yüzde 20,1’e çıkması sistemin barındırdığı riski artırmıştır. Kredi ödemelerinde yaşanan

¹⁷⁷ Pelin Ataman Erdönmez, **a.g.m.**, s. 85.

¹⁷⁸ Kürşat Tüzmen, “Krizin Doğuşu, Gelişimi ve Etkileri”, http://www.turktrade.org.tr/index.php?option=com_content&task=view&id=236, (Erişim Tarihi: 02.06.2009), p.2.

¹⁷⁹ <http://www.timeturk.com/Dunya-finans-krizi-nedir-31015-haberi.html>, 20.10.2008.

problemler, geri çağrılan krediler ve sonrasında teminatların (konutların) satışı, konut fiyatlarında dikkate değer bir düşüşe neden olmuştur. Banka sermayelerindeki erime süreci böylelikle tetiklenmiş ve bir kısır döngü içine girilmiştir.

Kriz dinamiklerinin karmaşıklığını ve krizin darbe şiddetini ipotekli konut kredilerini çevreleyen fon akımlarında aramak gerekmektedir. Konut kredilerinin fazlasıyla genişlediği bir ortamda, konut fiyatları endeksinin artış eğilimini koruması ile ipotek bedelleri kredi değerlerini aşabilmiştir. Bunun doğrudan sonucu ise ipotekli ikincil kredilerin ve diğer tüketici kredilerinin süreklilik arz eder biçimde artması olarak görülmüştür.¹⁸⁰

Konut sahiplerinin ipotekli konut kredilerini ödeyememeleri, zayıf risk yönetim uygulamaları, derecelendirme kuruluşlarının ipotekli konut finansmanına ilişkin menkul kıymetler hakkında yanlış derecelendirme yapmaları, yüksek kişisel ve kurumsal borç seviyeleri, para politikası uygulamaları, uluslararası ticarete yaşanan dengesizlikler ve düzenlemelerdeki sorunlardan kaynaklanan eksiklikler uluslararası piyasalarda yaşanan gelişmelerin en önemli nedenlerini oluşturmaktadır.¹⁸¹

Küreselleşmiş finansal piyasalar arasındaki sıkı bağlantılar nedeni ile ABD mortgage piyasalarında başlayan ve daha sonra likidite krizine dönüşen bu problem ABD bankalarının borç verme riskini yabancı yatırımcılara aktarması sonucu başta Avrupa olmak üzere tüm dünyaya yayılmıştır.¹⁸²

Uluslararası piyasalarda meydana gelen gelişmeleri iki süreçte değerlendirmek mümkündür. Birinci süreç Temmuz 2007’de başlayan ve 15 Eylül 2008’e kadar finansal piyasalarda yaşanan çalkantılar dönemidir. ABD’de 2006’ya girerken ev fiyatlarındaki yükseliş ve düşük faiz oranları ipotek kredilerinin önemli ölçüde artmasına yol açmış, tüketiciler gelirlerine göre büyük oranda harcama eğilimi içine girmişlerdir.

¹⁸⁰ TEPAV, **2007-2008 Küresel Finans Krizi ve Türkiye: Etkiler ve Öneriler**, İstanbul, 2009, s. 2.

¹⁸¹ Pelin Ataman Erdönmez, **a.g.m.**, s. 85.

¹⁸² Nazan Susam, Ufuk Bakkal, “Kriz Süreci Makro Değişkenleri ve 2009 Bütçe Büyüklüklerini Nasıl Etkileyecek?”, Maliye Dergisi, Sayı 155, Temmuz-Aralık 2008, s.75.

Nitekim ABD’da hane halklarının kredi piyasalarından ve finansal olmayan kuruluşlardan borçlanmalarının GSYİH’e oranı 1994-2007 yılları arasında yüzde 118’den yüzde 173’e yükselmiştir. Hane halklarının kredi borçları 2000 yılından itibaren adeta sıçrama yapmış ve 2000-2007 yılları arasında harcanabilir kişisel gelirin yüzde 98’inden yüzde 136’sına yükselmiştir. Aynı dönemde bu oran İngiltere’de yüzde 120’den yüzde 180’e, euro bölgesinde ise yüzde 71’den yüzde 91’e çıkmıştır. İngiltere’de ev fiyatlarının benzeri görülmemiş derecede artması ise bir çok gelişmekte olan ülkede benzer patlamaların olmasına yol açmıştır. Bu durum 2006’nın son çeyreğinde ise tersine dönmeye başlamış, ev fiyatlarındaki ılımlı düşüşün yanı sıra satılmayan ev stoku 1993’den bu yana en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Aynı dönemde ev inşaatı yüzde 18 azalmıştır. Ucuz kredi döneminin kapanmasıyla bir çok ipotek kredisi alan borçlu daha yüksek taksit ödemeleriyle karşı karşıya kalmıştır. Ödeme güçlüğüne düşerek borçlarını ödeyemeyenler ve icra yoluyla satışa çıkarılan konut sayıları dramatik bir şekilde artmış, ve değişken faizli ipotek kredisinin faiz oranları daha da yükselmiştir. Özellikle değişen faiz oranlarının söz konusu olduğu kredileri (ARMS-adjustable rate of mortgages) alanlar büyük sıkıntı içine düşmüşlerdir. Hacizler ABD’da 2006 sonlarında hızlanmış, 2007 ve 2008 yıllarında küresel bir krizin tetikleyicileri arasında yer almıştır. 2007 süresince 1,3 milyon ABD ev teminatların paraya çevrilmesi sürecine tabi tutulmuştur.¹⁸³ Konut piyasasındaki bu gelişmeler, ipotek çözümlerinin başlaması ve teminatsız ipotek kredileri kullanan bankalar açısından çok büyük kayıplara sebep olmuştur.

Krizin 2008 Eylül ayından itibaren banka ve finansal kurumların ve özellikle de büyük yatırım bankası Lehman Brothers’ın iflasıyla birlikte ikinci ve farklı bir sürece girmiştir. Bu iflaslarla birlikte ABDliler iki gün içinde yaklaşık 150 milyar doları para piyasaları fonlarından çekmişlerdir. Ekim 2008’de ABD Merkez Bankası ve diğer merkez bankaları piyasalara 2,5 trilyon dolar tutarında likidite enjekte etmişlerdir. Bu dünya tarihindeki en büyük parasal müdahaledir. ABD hükümeti ve Avrupa hükümetleri 1,5

¹⁸³ Pelin Ataman Erdönmez, **a.g.m.**, s. 86.

trilyon dolar tutarında doğrudan hisse senedi yatırımı taahhüdünde de bulunmuşlardır. Bankacılık sektöründe yaşanan bu olumsuz gelişmeler finansal sistemde konsolidasyonlara yol açtığı gibi ABD’de yatırım bankacılığı modelinin de sonu olmuştur. Avrupa bankacılık sistemi de Ekim 2008’den itibaren krizden ciddi şekilde etkilenmeye başlamış, büyük bir takım uluslararası Avrupa bankalarının hükümetler tarafından kurtarılması gerekmiştir. Avrupa’da bu süreç esasında İngiltere’de Northern Rock’ın ulusallaşmasıyla başlamıştır.

Küresel para piyasalarında başlayan bu kriz hızlı bir şekilde yayılarak ABD ve Avrupa’da kredi daralmasına neden olmuştur. Eylül’ün ikinci haftasında ABD ve dünyada bir çok finansal merkezde tahvil ve kredi piyasaları çökmüş, ticari tahvil fonlaması daralmış, hisse senedi fiyatları ciddi şekilde düşmüştür. Ekonomideki belirsizlikler ödemelerin güçlülüğünü artırmıştır.¹⁸⁴

Böylece, “Avrupa’nın finansal kuruluşlarının da ABD’deki gibi kurtarılması gereği ortaya çıkmış ve buna bağlı olarak küresel piyasalarda sistemik risk artmıştır. Sistemik riskin artması sonucunda gözlenen küresel finansal sistemdeki bozulmanın reel sektöre yansımaları, artan fonlama maliyetleri ve daralan kredi imkanları kanalıyla ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede kredi piyasalarında arz yönlü daralmanın artarak devam etmesi, krizin finansal olmayan sektörleri ve gelişmekte olan ülkeleri daha fazla etkilemesi olasılığını artırmıştır. Gelişmekte olan ülkelerdeki kırılmalıklar bölgeden bölgeye farklılık göstermekle birlikte, küresel krizin olumsuz etkilerinin bankacılık sektörü ve bütçe yapısı sağlam olmayan, kısa vadeli sermaye girişlerinin ağırlıklı olduğu, döviz kurundaki değişimlere duyarlı ekonomilerde kendini daha fazla hissettirebileceği düşünülmektedir”¹⁸⁵

¹⁸⁴ a.g.m., s. 85.

¹⁸⁵ Nazan Susam, Ufuk Bakkal, a.g.m., s.86.

Tablo 8: Çeşitli Ülkelerde Bazı Finansal Kuruluş İflasları 2008-2009

7 Şubat- İngiltere	Northern Rock ulusallaştırıldı.	88 milyar sterlin
14 Mart-ABD	Bear Stearns FED sübvansiyonundan sonra ticari bir banka tarafından alındı.	29 milyar dolar
7 Eylül- ABD	Freddie Mac ve Fannie Mae ulusallaştırıldı.	200 milyar dolar
15 Eylül- ABD	Lehman Brothers iflas etmiştir.	
17 Eylül -ABD	AlG ulusallaştırıldı.	87 milyar dolar
18 Eylül- İngiltere	Lloyd TSB HBOS'u satın aldı.	12 milyar pound
29 Eylül-Benelüks	Fortis kurtarıldı.	16 milyar dolar
29 Eylül-ABD	Citibank Washoiva'ı aldı.	12 milyar dolar
29 Eylül-Almanya	Hypo Gayrimenkul kurtarıldı.	71 milyar dolar
29 Eylül- İzlanda	Glitnir kurtarıldı.	850 milyon dolar
29 Eylül- İngiltere	Bradford&Bingley kurtarıldı.	32,5 milyar dolar
30 Eylül- Belçika	Dexia kurtarıldı.	9,2 milyar dolar
30 Eylül- İrlanda	İrlanda bankaları kurtarıldı.	572 milyar dolar
7 Ekim- İzlanda	Lansbanki ulusallaştırıldı.	
9 Ekim- İzlanda	Kaupthing ulusallaştırıldı	864 milyon dolar
12 Ekim- İngiltere	HBOS, Royal Bank of Scotland, Llyods TSB ve Barclays kurtarıldı.	60,5 milyar dolar
16 Ekim- İsviçre	UBS kurtarıldı.	59,2 milyar dolar
19 Ekim- Hollanda	ING sermaye yardımı aldı.	10 milyar euro
20 Ekim- Fransa	Fransa hükümeti 6 büyük bankaya kredi açmıştır.	10,5 milyar euro
27 Ekim- Belçika	KGB	3,5 milyar euro
4 Kasım- Avusturya	Kommunalkredit ulusallaştırılmıştır. Constantine Privatbank ulusallaştırıldı ve 5 Avusturya bankasına 1 euro karşılığı satıldı.	
11 Kasım- Kazakistan	Hükümet 4 büyük bankaya sermaye enjekte etmiştir.	3,7 milyar dolar
24 Kasım- ABD	Citigroup sermaye desteği almıştır.	40 milyar dolar
22 Aralık- İrlanda	Anglo Irish Bankası ulusallaştırılmıştır. 3 büyük bankasına fon aktarılmıştır.	7,68 milyar dolar

Tablo'da da görüleceği üzere ABD ve Avrupa'da büyük bir statü ve güce sahip olan firmaların bir kısmı iflaslarını açıklamış ve bir kısmı da devletten gelen destek doğrultusunda ayakta durmaya çalışmaktadır.

2007 yılı Ağustos ayına kadar normal seyreden ABD finans piyasalarının aslında oldukça riskli bir varlık-yükümlülük dengesine sahip olduğu, Londra merkezli Markit şirketinin ABX endekslerini tasarlaması ile daha görünür hale gelmiştir. Şirketin piyasa risklerini ölçmek üzere geliştirdiği bu yeni araç ile "düşük kredi değerliliğine sahip ev sahiplerinin yükümlülüklerine dayalı" menkul kıymetlere sahip olmanın riskliliğini kolektif olarak değerlendirme olanağı ortaya çıkarmıştır. O güne kadar bu tür menkul kıymetleri alanların bilançolarında kuruma has (in-house) yöntemlerle fiyatlanan bu tür

menkul kıymetler endeksin 25 adet subprime varlığa dayalı menkul kıymetin fiyatlarını bünyesinde toplaması ile bu varlıklara dayalı diğer varlıkları bünyesinde toplayan varlıkların sahiplerine, tuttıkları riskin boyutuna ilişkin malumat sağlanmış olmaktadır. Dolayısıyla, mevcut küresel krizin altında büyük ölçüde enformasyon asimetrisi yatmaktadır.¹⁸⁶

Ahlakçı bir bakış açısı ile mevcut krizin arkasında finans dünyasının açgözlülüğünün ve yozlaşmışlığının yattığı söylene de, krizin kökleri esasen kurumsal düzenleme aksaklıklarından kaynaklanmaktadır. Bu bağlamda, ABD’de son kırk yılı biçimlendiren iki temel değişiklikten söz etmek gerekir. Bunların ilki 1970’lere uzanmakta olup, borsa simsarlarına ödenen komisyonların düzenlemelere tabi olmaktan çıkarılmasıdır. İkincisi ise, 1990’lara uzanmaktadır, ticari bankacılık ve yatırım bankacılığı faaliyetleri arasındaki kısıtlamaların ortadan kaldırılmasıdır. Mali piyasa düzenlemesi alanındaki bu gelişmeler 2007-08 krizinin başlangıcını hazırlamıştır. Öte yandan, son dönemde geleneksel bankacılık sisteminin “gölge bankacılık sistemine” kıyasla çok daha fazla düzenlenmesi ve denetlenmesi, bu sektörün giderek daha az karlı olmasına yol açmıştır. Bu durum, kar oranlarını gölge bankacılık sistemindeki düzeye yükseltmek isteyen normal bankaları daha riskli türev ürünlerin tasarımına yöneltmiştir. Deregülasyonun doğrudan etkileri, rekabetin artması, kar marjlarının daralması ve ticari bankaların yatırım bankacılığı pratiklerini alışılmışın ötesine taşımaları biçiminde olmuştur. Karmaşık türev ürünlerinin yaratımı ve dağıtımı, yatırım bankalarının bu değişiklik trendi karşısındaki temel tepkisi olarak finansal mimariye eklemlenmiştir. Menkul kıymete dönüştürmenin (securitization) yarat-dağıt (originate-and-distribute) modeli ve finansal kaldıracın yoğun kullanımı krizin ilk elden nedenlerini doğurmuştur. Bu noktada, anlatılanları tümüyle politika hatası olarak görmek de mümkün değildir. Vurgulanması gereken, bilgece alınmış politika kararlarının arzu edilmeyen sonuçlar doğurabileceğidir.¹⁸⁷

¹⁸⁶ TEPAV, **a.g.e.**, s.3.

¹⁸⁷ **a.g.e.**, s. 2.

Kazanç hırsı ve basiretsizlik nedeniyle gelen uyarılarına kulak asmayan Wall Street'in işlemcileri, bu gafletlerinin bedelini günümüzde çok ağır bir şekilde ödemektedirler. Açgözlülüğün esas faturası ise olaylara seyirci kalan halk kitlelerine¹⁸⁸ kesilecektir.

Yukarıdaki olaylar zinciri özetle, gelir akımlarının sürdürülebilirliği, türev araçların içeriklerine ilişkin bilinmezlikler, kredi değeri düşük olan ve olmayan araçların aynı fonlara dahil olması, havuzun mevduat sigortasından yoksun olması, sigorta şirketlerinin havuzdaki gelir akımlarının garantörü olması ve havuzu tesis edenlerin banka dışı aracı kurumlar olması şeklinde sunulabilmektedir. “Kamuyu aydınlatma” düzenlemelerindeki eksiklikler ise güven krizinin ortaya çıkabilmesi için uygun ortamı hazırlamıştır. Bu durum, “malumat sahibi” yatırımcılar için getirilen istisna ve muafiyetlerin, malumat sahibi olmayanlar açısından risklerin olduğundan daha düşük algılanması sonucunu doğurmuştur. Yakın geçmişte kullanıma sunulan, hedge fonu ve benzeri yatırım fonu modelleri kamuyu aydınlatma düzenlemelerindeki zaafardan büyük ölçüde beslenmiştir. Bu noktaya kadar ele alınan olaylar zincirinin yaşandığı dönemin “baby-boomer” kuşağının çalışma hayatında yol aldığı ve emeklilik fonlarının da finansal sistemde ağırlık kazandığı bir dönemle örtüşmesi şaşırtıcı değildir. Yine eş zamanlı olarak, ABD Merkez Bankası'nın politika faiz oranlarını düşürmesi sayesinde, büyük boyutlara ulaşan söz konusu fonlar ABD finans sisteminin kredi portföyünü düşük gelir grubuna yönelik olarak genişletmesini mümkün kılmıştır. Bu bağlamda, yukarıda özetlenen unsurların bir bileşkesinin krizi ortaya çıkardığını veya en azından beslediğini belirtmek yanlış olmayacaktır.

Bundan sonra krizin neden olacağı hasarlar ön plana çıkacaktır. Mali sistemin bilançosundaki küçülme kredi hacminde şimdiden bir daralmaya yol açmıştır. Bu daralmanın bir süre daha devam etmesi beklenmektedir. Dolayısıyla şirketler kesimi de önümüzdeki dönemde bu gelişmeden olumsuz etkilenecektir. Bu gelişmelerin doğal sonucu küresel büyüme hızının düşmesi şeklinde tezahür edecektir. Önemli bazı

¹⁸⁸ Faruk Türkoğlu, Referans Gazetesi, 03.10.2008, http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=107328&YZR_KOD=87, (Erişim Tarihi: 19.05.2009)

ekonomilerin daha şimdiden durgunluğa girdiği yolundaki belirtiler artmıştır. İşsizlik oranlarının yükseleceği de açıktır. Durumları izin veren ülkeler bu hasarı azaltmak için kredi sistemini yeniden çalıştırıcı ve aynı zamanda iç talebi artırıcı önlemler alacaklardır.¹⁸⁹ Krizin bundan sonraki aşamasında ise, küresel mali sistemin yeniden tasarlanması aşamasıdır.

5.1.1. Global Krizin Dünya Ekonomisi'ne Etkileri

Normal durumlarda kitlelerin bilgeliği, siyasi ve ekonomik sorunları çözer. Bazen de kitlelerin çılgınlığı devreye girer ve tüm yöneticilerin, kurumların ve âkil insanların basireti bağlanır. Böylesi tarihsel dönemlerde kötüye gidiş konusunda uyarı yapanların seslerine kulak verilmez. Türev ürünler konusunda son 10 yıldaki gaflet döneminin ardından gelen kriz, finans dünyasındaki kolektif çılgınlığın nerelere kadar varabileceği konusunda somut bir örnek oluşturmuştur. Bu tür ürünlerin olağanüstü karmaşık bir niteliğe sahip olması da gafletin diğer bir nedeni olmaktadır. ABD Merkez Bankası Başkanı Ben Bernanke'nin bile 2007'nin ağustos ayında, piyasa uzmanlarından bir brifing aldıktan sonra özelliklerini tam olarak kavrayabildiği bu ürünler konusundaki bilgisizlik¹⁹⁰ kriz sürecini hızlandırmıştır.

Ekonomide, ticarete ve finans dünyasında kullanılan kâğıtlar ancak temsil ettikleri varlığa göre değerlendirilir. Örneğin bir ülkenin kâğıt parası, ekonominin üretim gücüne, dünya ticaretindeki payına ve yıllık enflasyon oranına göre değer kazanır veya kaybeder. Hisse senetleri ve tahvillerin değeri de ait oldukları şirketlerin gücüne göre iner, çıkar. Türev ürünlerde bu tür bir bağlantı ve ilişki daha zayıftır veya hiç yoktur. Türev ürünlerin daha 1993'te 9 trilyon dolar olan sözleşme (notional) değeri 1998'de 80.3 trilyon dolara çıkmış ama bu çıkış, ekonomik dengeleri fazla zorlamamıştır. Mühendislikte ve iş yönetiminde gözde olan inovasyonun finans dünyasındaki uygulamaları başlangıçta olumlu karşılanmış, ancak son 10 yıl içinde türev ürünlerinin

¹⁸⁹ a.g.e., s.5

¹⁹⁰ Faruk Türkoğlu, a.g.m.

toplam değeri her yıl ortalama olarak yüzde 25 oranında artış göstermiştir. Türev ürünlerin bu aşırı hızlı büyümesi¹⁹¹ günümüzde yaşanmakta olan krizin en önemli nedenleri arasında yer almaktadır.

Kriz döneminde petrol ve gıda fiyatlarındaki hızlı artış eğilimi, enflasyonist baskıların tüm dünyada artmasına neden olmuştur. Finansal krizin beraberinde getirdiği resesyon endişeleri, ciddi boyutlara ulaşan enflasyonla birleşince dünya ekonomisinde stagflasyon endişeleri artmıştır.¹⁹²

Finans piyasalarında başlayan ve ardı ardına banka batışları ile hız bulan kriz, zaman içinde reel piyasalara da sıçramış ve özellikle gelişmiş ülkelerde durgunluk belirtileri baş göstermiştir. Küresel büyüme düşerken, dünya ekonomisinde yaşanan bu benzersiz çöküş karşısında ülkeler ayrı ayrı ve birlikte bir çok tedbiri gündeme getirmek zorunda kalmıştır.¹⁹³

Ekonomik resesyon ve durgunluk beklentisinin bertaraf edilmesi amacıyla ABD Merkez Bankası FED, faiz indirme politikasını uygulamaya koyarak, 2008 Ocak ayında toplam 1.25 puanlık indirim yaparak, faiz oranlarını %3'e düşürmüştü, daha sonra ise bu oranı %2'ye kadar çekmiştir. Buna rağmen, ABD ekonomisi yavaşlama sürecine girmiş, 2007'nin son çeyreğinde, reel GSYİH büyüme oranı %4,9'tan %0,6'ya gerilemiştir. Bu çerçevede, IMF, ABD ekonomisindeki büyüme beklentisini 2008 yılı için %0,5 olarak revize etmiştir.¹⁹⁴

Küresel ekonomik görünümdeki bozulmanın, finans piyasalarına yapılan müdahalelerin sonuçlarına bağlı olarak, toparlanmaya başlamasının zaman alacağı tahmin edilmektedir.¹⁹⁵

¹⁹¹ **a.g.m.**

¹⁹² Maliye Bakanlığı, “**Yıllık Ekonomik Rapor**”, Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2008, s.189.

¹⁹³ Sinan Aslan, Ersan Aymutlu, Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı, s.387.

¹⁹⁴ Kürşat Tüzmen, **a.g.m.**, p. 5.

¹⁹⁵ Maliye Bakanlığı, **a.g.e.**, s.189.

Yaşanmakta olan kriz ortamı içerisinde Dünya Bankası'nın yayınlamış olduğu Küresel Ekonomi Raporunda 2009 yılı beklentilerine bakılacak olur ise; küresel ekonomide 2009 yılında yüzde 1,7 daralma, OECD'ye üye olan ülke ekonomilerinin 2009 yılında yüzde 3'lük bir küçülme ve Euro Bölgesi ekonomilerinin ise 2009 yılında yüzde 2,7'lik bir küçülmenin yaşanacağı öngörülmektedir. 2010 yılında ise küresel ekonomide zayıf bir büyüme görüleceği beklentisi söz konusudur.

Tablo 9: Dünya Bankası Büyüme Tahminleri

	Yeni Tahmin			Önceki Tahmin (Kasım 2008)	
	2008	2009	2010	2009	2010
Küresel Ekonomi	1,9	-1,7	2,3	0,9	3
OECD Ülkeleri	0,7	-3	1,5	-0,3	1,9
Euro Bölgesi	0,7	-2,7	0,9	-0,6	1,6
Japonya	-0,7	-5,3	1,5	-0,1	1,5
ABD	1,1	-2,4	2	-0,5	2
Gelişmekte Olan Ülkeler	5,8	2,1	4,4	4,4	6
Türkiye	1,5	-2	1,5	1,7	4,9

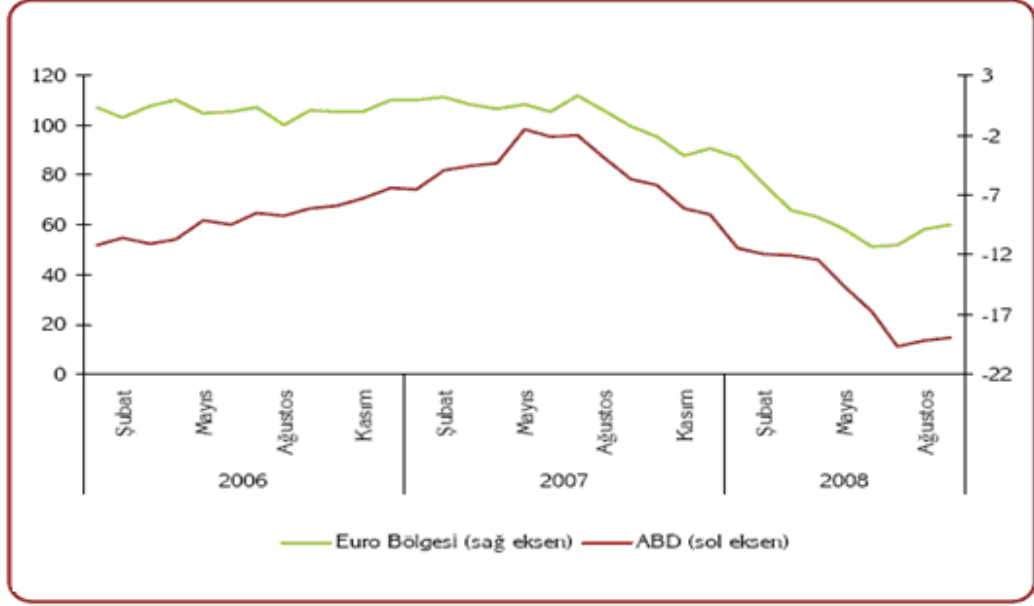
Kaynak: Dünya Bankası Küresel Ekonomi Raporu

Dünya Bankası Küresel Ekonomi Raporunda 2010 yılı beklentileri arasında; küresel ekonomi'de % 2,3'lük bir büyüme beklentisi mevcuttur. Ancak, gelişmekte olan ülkelerde ödemeler dengesi krizinin çıkması halinde bunun küresel ekonominin düzelmesine zarar vereceği beklentileri de mevcuttur.

Diğer bir risk ise; finansal sektörde devam eden sorunlar nedeniyle kredi piyasalarında düzelmeye çok yavaş ilerlemesi olacaktır. Ayrıca, ekonominin gelecek yıl büyümeye başlasa bile üretim seviyelerinin düşük olamaya devam edeceği vurgulanırken işsizliğin artış göstereceği de belirtilmektedir.

Finansal krizin başladığı 2007 ve hız kazandığı 2008 yıllarında finans piyasalarında yaşanan sorunlar, özellikle gelişmiş ülkelerin finans piyasalarında bozulmalara yol

açmıştır. Konut piyasaları, ABD dışındaki gelişmiş ülkelerde 2007 yılı boyunca yükselmeye devam ettiyse de, 2008 yılı itibariyle birçok gelişmiş ülke düşüş göstermiştir. Bu ülkelerde kredi koşulları sıkılaştırırken, tüketici ve yatırımcı güveni önemli ölçüde azalmıştır.



Kaynak: IMF, World Economic Outlook, Ekim 2008.

Şekil 15: Tüketici Güven Endeksi

Mevcut durumda en büyük risk piyasalardaki belirsizliklerin giderilmesine ve finansal piyasaların güçlenmesine yönelik daha güçlü tedbirlerin alınmaması halinde reel sektör ve finansal piyasalar arasındaki uçurumun derinleşerek küresel büyüme üzerinde daha da negatif etki yaratmasıdır. Bir çok gelişmiş ülkede deflasyon tehdidi artmaktadır. 2009 yılında küresel ekonominin büyüme hızının 0,5'e düşmesi beklenmektedir.¹⁹⁶ Bu beklenti çerçevesinde ekonominin büyüme hızı İkinci Dünya Savaşından bu yana en düşük seviyeye inmiştir.

¹⁹⁶ IMF, "World Economic Outlook Update-Global Economic Slump Challenges Policies", 2009, www.imf.org

Tablo 10 : Gelişmekte Olan Ülkelere Net Yabancı Sermaye Akımları
(Milyar \$)

Gelişmekte Olan Ülkelere Net Yabancı Sermaye Akımları					
(Milyar Dolar)					
	1996	2003	2007	2008^G	2009^T
Net Özel Sermaye Akımları	161.4	236.7	928.6	465.8	165.3
Net doğrudan öz sermaye yatırımları	128.6	138.5	296.1	174.1	194.8
Yerleşiklerin Sermaye Hareketleri	123.7	-49.0	-384.4	-421.9	-271.7
Rezerv değişimleri ("-" artışı gösterir)	-90.4	-272.5	-948.7	-444.3	-245.9
<i>Not:</i>					
Toplam Uluslararası Rezervler (altın hariç)	311.8	1,250.9	3,705.3	4,094.6	4,446.6
Toplam Dış Borç		2,230.2	3,662.5	3,884.0	3,989.2

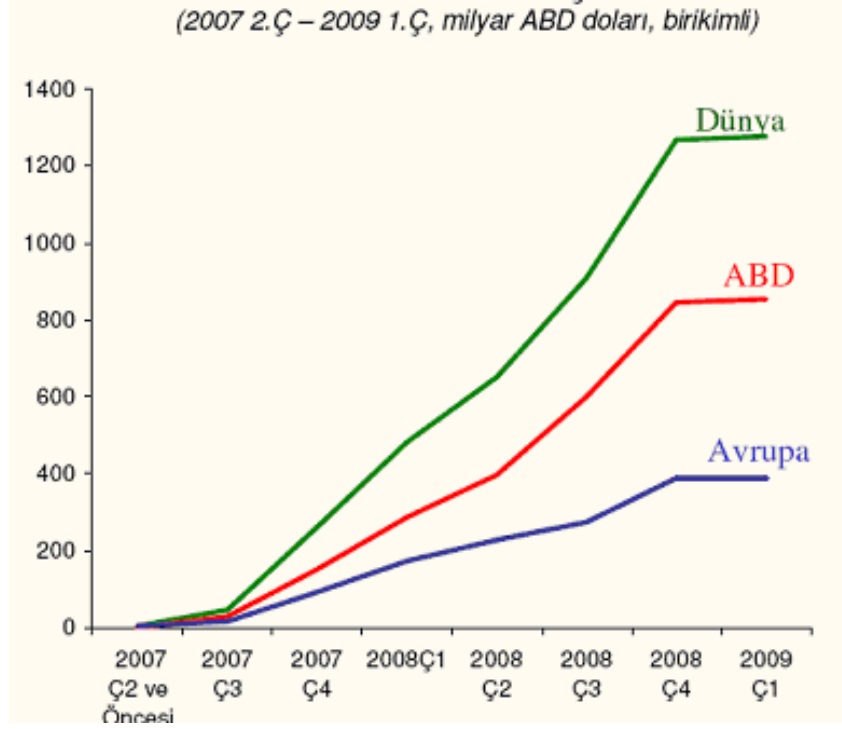
G: Geçici; T: Tahmin
Kaynak: Uluslararası Finans Enstitüsü, Ocak 2009.

Yukarıdaki veriler ışığında, Dünya ekonomisinin 2007 öncesindeki ticaret ve finans akımları daha uzun bir süre yeniden geliştirilmesi olanaksız bir biçimde tahrip edilmiş durumdadır. Küresel ekonomiyi daha uzun yıllar düşük bir kredi hacmi ve düşük finansal değerler sistemi beklemektedir.¹⁹⁷

Finansal piyasalardan kaynaklı ve likidite sıkışıklığı yaratmış olan bu kriz, para otoritelerinin aldıkları önlemler sayesinde önemli ölçüde giderilmeye çalışılmaktadır. Ancak bu dönemde ortaya çıkan zararlar, finansal kuruluşların sermayelerini eriterek bilançolarında çok büyük hasar yaratmıştır.¹⁹⁸

¹⁹⁷ http://www.bilkent.edu.tr/~yeldane/Yeldan208_01Nis09.pdf (Erişim Tarihi: 07.06.2009)

¹⁹⁸ TCMB, Bakanlar Kurulu/TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu sunumu, 21 Nisan 2009, Ankara, s.5.



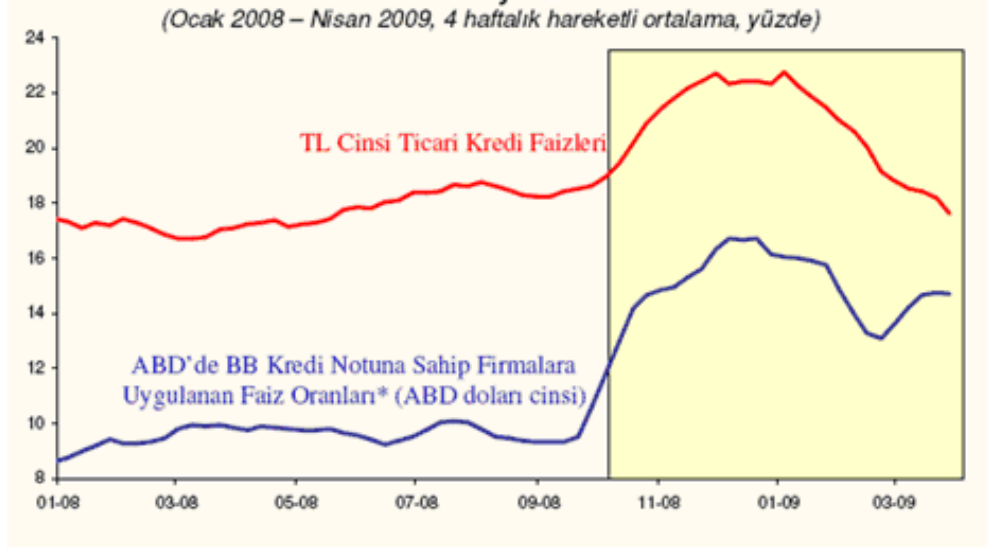
Kaynak: Bloomberg, TCMB

Şekil 16: Küresel Bankacılık Kesiminin Açıklanan Zararları

Kriz öncesinde gerekli denetim ve risk analizleri yapılmadan likidite bolluğu içerisinde verilmekte olan krediler ve bu kredilerin geri dönüşlerinde yaşanan olumsuzluklar nedeniyle oluşan zararlar Şekilde de görüldüğü üzere 2007 yılından 2008 yılı sonuna kadar önemli derece artış göstermiş, 2009 yılı başından itibaren aşırı yükseliş temkinli yaklaşımla durağan hale gelmiştir.

Bu olumsuzluklar neticesinde ayakta kalmayı başaran finansal kuruluşlar reel sektöre kredi kullandırmada isteksiz, kredi verme koşullarında aşırı derecede titiz davranmaktadır. Finansman koşullarındaki bozulma ve toplam talebin gerilemesiyle birlikte küresel ticaret, miktar ve birim değer bazında sert bir şekilde gerilemektedir.¹⁹⁹

¹⁹⁹ Durmuş Yılmaz, TCMB, Bakanlar Kurulu/TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu Sunumu, 21 Nisan 2009, Ankara, s.5.



Kaynak: JP Morgan, TCMB

Şekil 17: Kredi Piyasası

Küresel piyasalarda yaşanan gelişmeler gelişmekte olan ülkelerin finansal piyasalarını da etkilemektedir. Bu ülkelerin finansal kuruluşlarının ABD'deki yüksek riskli aktiflere ve bu aktiflerle ilgili menkul kıymetlere olan erişimi sınırlı olmakla birlikte, söz konusu gelişmeler bütün gelişmekte olan ülke ekonomilerini etkilemiştir. Gelişmekte olan ülkeler yatırımcıların risk alma iştahlarının azalması nedeniyle dış finansman açısından ciddi daralma yaşamaktadır. Yüksek gelir grubundaki bankalar ve yatırım fonları gelişmekte olan ülkelere fonlarını çekmişler ve riskli aktif kategorisindeki bu varlıkları daha likit enstrümanlara çevirmiş²⁰⁰, bundan dolayı da kredi koşullarında daralmaya neden olunmuştur.

Cari açıkları GSYİH'in yüzde 10'undan fazla olan ülkelere sermaye girişlerinin durmasıyla iç talep ciddi ölçüde daralmıştır. Bankacılık sektöründe özel bankaların dışarıdan borçlanmaları dramatik şekilde düşmüştür. Ocak 2008-Eylül 2008 döneminde Kazakistan'da 13,2 milyar dolar, Rusya'da 6,6 milyar dolar, Güney Afrika'da 3,7 milyar dolar, Ukranya'da 2,1 milyar dolar ve Türkiye'de 3,1 milyar dolar azalma olmuştur. Cari

²⁰⁰ Dünya Bankası, Global Economic Prospects, 2009, s. 21

fazlası olan ülkeler de dahil olmak üzere bütün ülkeler küresel piyasalarda yaşanan gelişmelerden fazlasıyla etkilenmiştir²⁰¹

Krizin etkisiyle küresel ekonomi içerisinde ticaret değerlerinden ve ticaret miktarlarında önemli derecede düşüşler yaşanmıştır.



Kaynak: Bloomberg,

Şekil 18: Emtia Fiyatları Endeksi

Son birkaç yıldır yavaşlayan küresel ekonomik aktiviteye rağmen, emtia piyasasındaki canlılık devam etmiştir. Başta Çin ve Hindistan olmak üzere gelişmekte olan ülkelerin genel refah düzeylerindeki iyileşme, emtia fiyatları üzerinde talep kaynaklı bir baskı yaratarak fiyatların artmasına neden olmaktadır. Bununla birlikte, petrol stoklarının azalması ve emtianın alternatif yatırım aracı olarak kullanılmaya başlanması da emtia fiyatlarında gözlenen artışların temel nedenleri arasındadır. 2008 yılının ortalarından itibaren, hava koşullarına bağlı olarak gıda ürünlerindeki arz yönlü sıkıntılarının azalması ve petrol arzının artması, emtia fiyatlarında bir miktar düşüşe yol açmışsa da; düşük

²⁰¹ Dünya Bankası, a.g.e., s. 21

stoklar ve yükselen piyasalardaki büyüme hızı nedeniyle bu düşüşün sınırlı kalması beklenmektedir.²⁰²

Ayrıca, dünya ekonomisindeki yavaşlamadan dolayı, petrol ihraç eden ülkelerden Rusya, Kuzey Afrika, Orta Doğu ve Güney ABD ülkelerine yönelik esnek olmayan talebin bir miktar gevşemesi beklenmektedir.²⁰³

Bunun yanında, gelişmekte olan ülkelerde, emtia fiyatlarındaki artışların, beklentiler kanalıyla özellikle ücret artışı gibi ikincil etkilere yol açması sebebiyle enflasyonun bir süre daha yükselmeye devam etmesi beklentisi mevcuttur. Gelişmiş ülkelerde ise, gerek ekonomideki yavaşlamaya bağlı olarak, gerekse emtia fiyatlarının bu tür ikincil etkilerinin görülmemesi nedeniyle enflasyon riskinin daha az olacağı tahmin edilmektedir.

5.1.2. Küresel Krizin Türkiye Ekonomisi'ne Etkileri

Yaşanmakta olan küresel kriz sonucunda, Türkiye'nin küresel ekonomiye gittikçe artan oranda eklendiği hususu dikkate alındığında, dünya ekonomisindeki bahse konu menfi trendden Türkiye ekonomisi ve ticaretinin etkilenmemesi beklenilmemelidir. Başta ABD olmak üzere küresel çapta yaşanacak bir durgunluğun beraberinde oluşacak dış talep daralmasının Türkiye'nin en önemli ihraç pazarı olan AB ekonomilerini de etkileyebileceği, ekonomik büyümemizi yavaşlatabileceği düşünülmektedir. Ancak, Türkiye ekonomisi ve dış ticareti, uygulanan yapısal reformlar ve dışa açılma çabalarımızla, küresel şoklara karşı oldukça dayanıklı bir büyümeye kavuşmuştur.²⁰⁴ Ulaşılan bu oran ve yapı sonucunda Türkiye ekonomisi ekonomik krizin etkilerine nispeten daha dirençli olacaktır.

²⁰² Maliye Bakanlığı, **a.g.e.**, s.201-202.

²⁰³ Kürşat Tüzmen, **a.g.m.**, p. 9.

²⁰⁴ **a.g.m.**, p.11.

Türkiye benzeri ülkelerde krize neden olan değil, krizin neden olacağı hasarları kontrol etmekte ön planda olacaktır. Reel kesim ile finans sistemi arasındaki bağların seviyesi ve karmaşıklığı ile orantılı biçimde mevcut risklerin sistem sathına büyüterek yayılması olasılıklar arasındadır. Bu nedenle, krizin neden olacağı hasarın boyutu aslında reel kesim ve finans sistemi arasındaki kredi ilişkilerinin seyrine bağlı olarak belirlenecektir. Türkiye'deki banka bilançolarında krize neden olacak bir problem esasen söz konusu değildir. Yakın geçmişteki yasal düzenlemeler sayesinde, bankacılık sistemimiz eskiden olduğuna kıyasla daha sağlam bir yapı arz etmektedir. Buna karşın, ekonominin genelinde bir dizi bilanço hasarına hazırlıklı olmakta fayda görülmektedir.²⁰⁵

Türkiye 2008 yılında genel piyasa beklentisi olan yüzde 0,5 büyümenin aksine yüzde 1,1 büyüme gerçekleştirmiştir ve 2009 yılı üçüncü çeyreğinden itibaren tekrar büyümeye başlayacağı ve 2010 yılında piyasa beklentilerin üzerinde büyüyeceği tahmin edilmektedir. Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla azalışına bakıldığında bu azalışın özel sektör talebindeki sert düşüşten kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Özel tüketim bir önceki yıla göre yüzde 4, özel yatırım ise yüzde 23,5 azalmıştır.²⁰⁶

2008 yılı dördüncü döneme ilişkin hesaplanan gayri safi yurtiçi hasıla değeri bir önceki yıla göre sabit fiyatlarla yüzde 6.2 azalış göstermiştir.

²⁰⁵ TEPAV, **a.g.e.**, s. 4.

²⁰⁶ Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ekonomik ve Sektörel Analiz Dairesi Başkanlığı, “**Güncel Ekonomik Gelişmeler**”31.03.2009, sayı: 544, s.2.

Tablo 11 : Türkiye'nin GSYİH Sonuçları (2007-2008)

Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Sonuçları				
	Cari fiyatlarla GSYH (Milyon YTL)	Gelişme hızı (%)	Sabit fiyatlarla GSYH (Milyon YTL)	Gelişme hızı (%)
Dönem				
I*	187 951	17,4	22 844	8,1
II*	203 280	10,7	24 581	3,8
III*	232 257	8,9	27 772	3,2
IV*	219 691	9,1	26 057	4,2
2007 Yıllık*	843 178	11,2	101 255	4,7
I*	215 846	14,8	24 518	7,3
II*	239 244	17,7	25 258	2,8
III*	262 905	13,2	28 104	1,2
IV	232 149	5,7	24 448	-6,2
2008 Yıllık	950 144	12,7	102 328	1,1

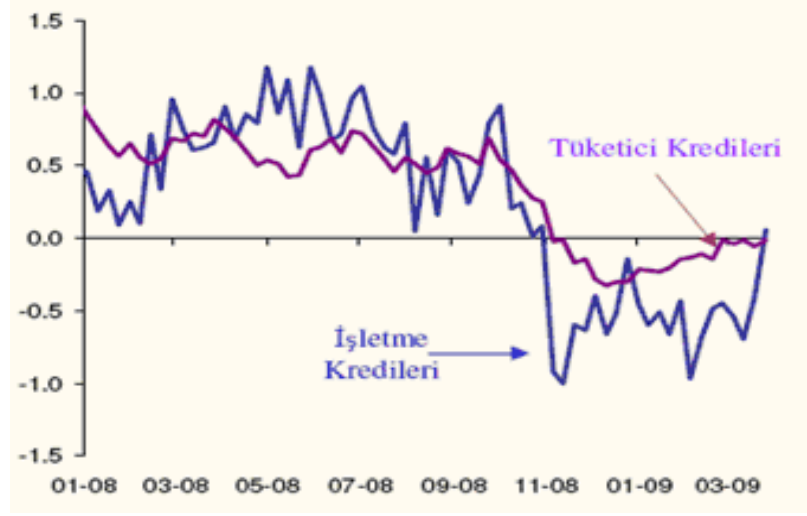
Kaynak: TÜİK
** İlgili dönemlerde güncelleme yapılmıştır.*

Türkiye ekonomisi 2001 yılından beri ilk negatif büyümesini bir önceki yıla göre yüzde 6,2 daralarak 2008 yılının son çeyreğinde gerçekleştirmiştir.²⁰⁷

Türkiye'nin içinde bulunduğu mevcut durumda bankalarında herhangi bir yapısal bozukluk gözlenmemektedir. Bu krizi 2001 krizinden ayıran önemli unsur geçmişte yaşanan kriz neticesinde bankaların yapısal bozukluklarının giderilmesidir. Bu nedenle 2007 yılında başlayan kriz ortama bankaları 2001 yılındaki ölçüde etkilememiştir. Ancak bu durum bankaların dışarıdan temin edeceği fonlardaki azalmanın önüne geçemeyeceği için, sendikasyon kredilerinde ve döviz cinsinden borçlanmada zorluklar²⁰⁸ yaşanması kaçınılmaz olmaktadır.

²⁰⁷ a.g.e., s.1.

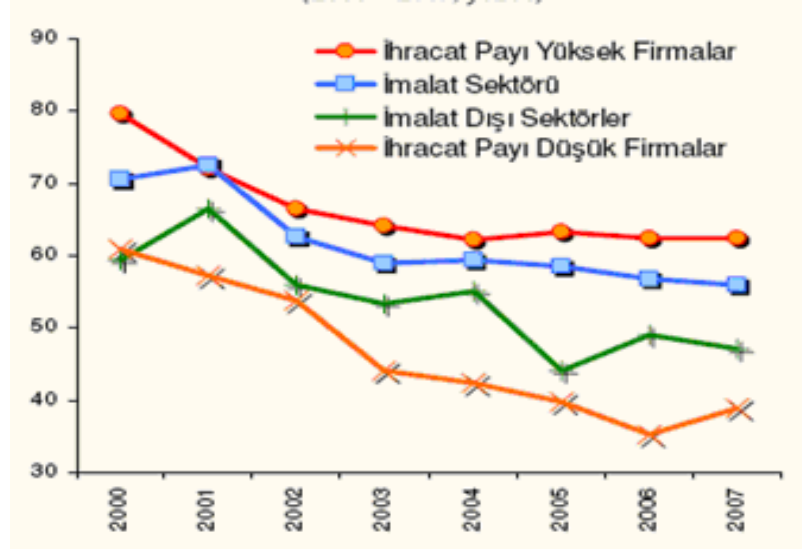
²⁰⁸ TEPAV, a.g.e, s. 4.



Kaynak: BDDK, TCMB

Şekil 19: Şirket ve Tüketici Kredilerinin Aylık Değişimi
(Ocak 2008 – Mart 2009, 4 haftalık hareketli ortalama, yüzde)

Global ekonominin içinde bulunduğu kriz ortamı içerisinde Türk Bankalarının temkinli yaklaşımları sonucunda, Türkiye’de krizin hissedildiği 2008 yılının son çevreğinde şirket ve tüketici kredilerindeki olağanüstü ölçüde azalış yukarıda belirtilen şekildedeki anlaşılmaktadır.



Kaynak: BDDK, TCMB

Şekil 20: Reel Sektörün Borç Dolarizasyonu (2000-2007, yüzde)

Yukarıdaki Şekilde de görüldüğü üzere Türkiye’de küçük ve orta ölçekli şirketlerin yüzde 75’inin yabancı para cinsi borcu bulunmamaktadır. Yabancı para cinsi krediler, daha çok büyük ölçekli ve ihracat amaçlı üretim yapan şirketler²⁰⁹ ve bankalar tarafından kullanılmaktadır.

Yaşanmakta olan kredi daralmaları sonucunda yurtdışı kaynaklarının kapanması ve kredi hacimlerinin daralması, bankaları ve şirketleri bilanço küçültmeye zorlayacaktır. Büyük şirketlerin aldıkları kredilerin azalması ise bu şirketlerin tedarik zincirlerini etkileyecektir. Bu durumda, tedarik zincirlerindeki KOBİ’ler üzerinde oluşacak etki, domino etkisi biçiminde olacaktır. Ticari kredilerdeki daralma, KOBİ’ler, esnaf ve çalışanlar tarafından ağır şekilde hissedilecektir. Böyle bir ortamda, şirketlerin zor duruma düşmesi, banka bilançolarında yapısal bir hasarla karşı karşıya kalınması

²⁰⁹ Durmuş Yılmaz, a.g.e., s.34.

sonucuna yol açacaktır. Bu durumun önlenmesi, tasarlanacak tedbir paketinin başlıca öncelikleri arasında yer almalıdır.²¹⁰

Küresel kriz süreci yatırım, üretim, büyüme ve mal ve hizmet ticaretinde yaşanacak ciddi daralmanın her ülkede hissedileceği bir süreç olacaktır. Küresel düzeyde ekonomik faaliyette beklenen yavaşlamanın özellikle gelişmiş ülkelerdeki ithalat talebinde azalışa yol açması, Türkiye'nin ihracat performansı açısından bir risk unsuru oluşturmaktadır. Bu riskin en aza indirilmesi; ihracat ve ithalat pazarlarında yaşanan değişime ve öne çıkacak bölge öngörülerimize paralel olarak uygulamaya konulan bölge ve ülke stratejilerinin yeni pazarlara girme ve kalıcı olma konusundaki enstrümanlarının daha yoğun biçimde kullanılması, DFİF ve Eximbank kaynaklarının artırılması suretiyle mümkün olabilecektir. Bu önlemler kriz sürecini fırsata dönüştürmede ve büyümenin lokomotif gücü olan ihracatta yakaladığımız artışın sürdürülebilir bir yapıya kavuşturulmasında gerekli olan sistemli, proaktif ve elzem politikaların²¹¹ uygulanması ile mümkün olabilecektir.

5.2. Küresel Krizin Deniz Ticaretine Etkileri

Global ekonomik kriz tüm dünyayı sarstı ve sarsmaya da devam etmektedir. Dünyada ithalat ve ihracatta yaşanan daralma lojistik sektörünü, dolayısıyla da denizcilik sektörünü son derece olumsuz etkilemiştir. Bu durum ne yazık ki Türk denizcilik sektöründe de domino etkisi yaratarak, gerek gemi inşa sanayi, gerek deniz taşımacılığı bu durumdan son derece olumsuz etkilenmiştir. İster istemez işten çıkarmalar başlamış. Üstelik uzmanların bir kısmı; henüz krizin etkilerinin tam olarak görülmediğini, önümüzdeki günlerin bize başka kötü sürprizler²¹² hazırladığı konusunda tahmin yürütmektedir.

²¹⁰ TEPAV, a.g.e, s. 4.

²¹¹ Ali Boğa, DTM İhracat Genel Müdürü, "Küresel Krizin Dünya ve Türkiye Ekonomisine Yansımaları ve Sürdürülebilir İhracatın Ödemi" Turktrade, http://www.turktrade.org.tr/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=261 (Erişim Tarihi: 27.05.2009)

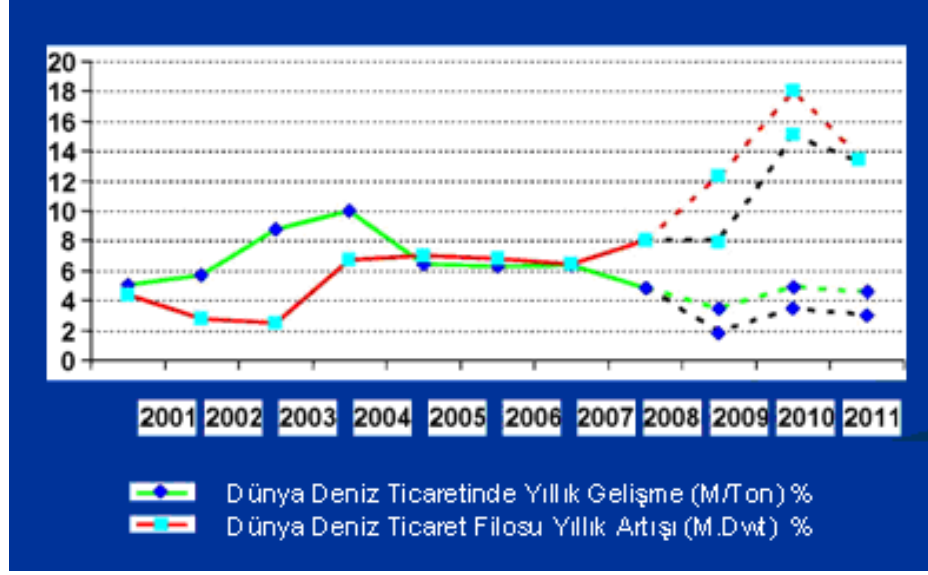
²¹² <http://www.virahaber.com/haber/ekonomik-kriz-ve-turkiye-9279.htm>, (Erişim Tarihi: 04.05.2009)

Kriz asıl etkisini, tabii ki finans piyasalarında göstermiştir. Finans piyasası öncü göstergelerdir. Reel sektörü altüst etmiştir. Reel sektörde de küresel ticaretin ilk durak sektörü tabii ki lojistik sektörüdür. Dolayısıyla denizcilik sektörü bu durumdan çok kötü etkilenmiştir. İlk etkiyi, Baltık Kuru Yük Endeksi'ndeki beş aydaki astronomik düşüş görülmüştür. Dünya ticaretinin önümüzdeki dönem içerisinde yüzde 40 daralması beklenmektedir.

Dünya ekonomisinin içinde bulunduğu bu durumda denizcilik sektörü olarak önlemler alabilmek amacıyla, Deniz Ticaret Odası Aralık ayı Meclis Toplantısı'na katılan ve kriz konusunda bir konuşma yaparak ve denizcilik sektörünü bilgilendiren Prof.Dr.Josep Bar Sason konuşmasında;

“Finans piyasasında; en başta bankalarda büyük bir likidite düşüşünün yaşandığına değinerek, bu likidite azalması sonucunda bankaların işletmelere ihtiyacı olan iş kredilerini, kısa vadeli kredileri dahi veremeyecekleri anlamına gelmektedir. İyi müşterileri bile artık kredi alamayacaktır. Bu da, açıktır ki işlerini bölecektir. Yani, şirketlere verilemeyen kısa vadeli krediler, ekonomik etkinliklerde düşüşe yol açacaktır. Ekonomik etkinliklerde düşüş ne anlama gelir? Sermaye maliyetinin arttığını biliyoruz. Sermaye maliyeti nedir? Fırsat maliyetidir; işadamı olarak gidip borç almanızın size ne kadara mâl olacağıdır. Alacağınız şey, mutlaka para olmak zorunda değildir. Sizin içeriye koyduğunuz ana sermayeniz de bundan etkilenecektir. Çünkü, siz sermayenize % 10 eklerken, bankadan veya diğer kuruluşlardan % 16-17 ile kredi alırsanız, bu açıkça zarar demektir. O zaman, yatırım yapmamaya çalışırsınız. Yatırım yapmadığınızda büyüme / yeniden yatırım ve tükenen diğer aktiflere ne olur? Giderek küçülüyordur, tekrar yerine koymak istersiniz. Ve burada sorunla karşılaşılırsınız. Sonuçta ne yapma gereği duydular? Hükümet, “İstikrarlı olmamız gerekir” dedi ve bu doğrudur. Hükümetin belli tedbirler alması gerekiyordu. Ne gibi tedbirler aldılar? Yapabilecekken istikrarlı hale getirmeye çalıştılar mı? Şimdi göreceğiz”

demiştir. Bugün itibariyle baktığımızda söylediklerinin geçerliliğini koruduğu gözlemlenmektedir.



Şekil 21 : Dünya Deniz Ticaret Gelişimi

Şekil incelendiğinde; deniz taşımacılığına olan talep doyma noktasına ulaşmasına rağmen finansman imkanlarının kolaylığı ve çokluğu nedeniyle gerekli veya gereksiz herkes inanılmaz rakamlarda bir gemi siparişi vermiştir. Günümüzde dünya deniz ticaret filosunu bir milyar DWT ton olarak kabul edersek önümüzdeki 3 yıl içinde filoya katılacak gemi tonajı mevcudun % 50'si oranında olmaktadır.

Diğer taraftan taşıma talebine bakıldığında; dünya ticaretindeki daralmaya bağlı olarak bir gerileme söz konusu olmaktadır.

Merkezi Londra'da bulunan ve deniz ticaretindeki gelişmelerle ilgili bilgiler derleyen "Baltic Exchange" Baltık Kuru Yük Endeksi (Baltic Dry Index)'nin günlük frekansta yayınlanan endeksin oluşumunda 26 ayrı rotada deniz yoluyla taşınan kuru yük miktarı dikkate alınmaktadır. Bu endekse bakarak dünyadaki ekonomik aktivitenin seyrini takip etmek mümkündür. BKYE, aynı zamanda, deniz taşımacılığı şirketlerinin değerleri üzerinde de belirleyici olmaktadır.²¹³

²¹³ a.g.e., s.4.

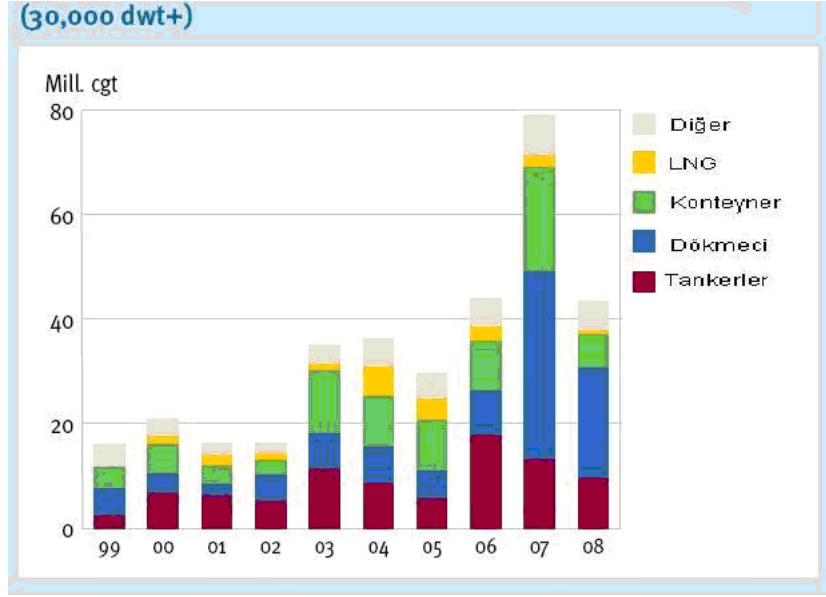
Yukarıda da belirtildiği üzere denizcilik sektörü krizlerde öncelikli olarak etkilenen bir sektördür. Kriz birinci aşamada denizcilik sektörünü etkilemiştir. ABD net faizlerde 0.75'lik bir indirim kararı alarak 1958 yılından beri ABD tarihindeki en düşük faiz oranını belirlemiştir. Her devlet bir ekonomik paket hazırlamakta ve mali sistemini güçlendirmeye çalışmaktadır. Denizcilik sektöründe yaşanmakta olan bu fırtına da devlet ve sektör dayanışma içinde olacak ve elbirliği ile bu işin içinden çıkılacaktır.²¹⁴

5.3.Küresel Krizin Denizciliğin Finansmanına Etkileri

ABD finans piyasalarında başlayarak bütün dünyayı etkisi altına alan kriz, denizcilik sektörünün finansmanını da önemli ölçüde etkilemiştir. Bu finansal sorundan en fazla etkilenen sektör ise gemi inşa sanayidir.

Finansal piyasalarının ani düşüşüyle tedirgin olan bankalar verilmiş bulunan kredileri geri çağırma yoluna gitmiştir. Tersanelerde yapım aşamasında bulunan gemilerin kredilerinde geri çağırma sektörü olumsuz yönde etkilemiş olup, gelecek dönemlerde verilen siparişlerin de iptaline neden olmuştur. Tam kapasite çalışmakta olan tersaneler sipariş iptalleri nedeniyle kapanma safhasına gelmişlerdir.

²¹⁴ <http://www.virahaber.com/haber/ekonomik-kriz-ve-turkiye-9279.htm>, (Erişim Tarihi: 04.05.2009)



Kaynak: The Platou report 2009

GRAFİK 22: Yeni Gemi İnşa Siparişleri

Finans krizinin etkisiyle durma noktasına gelmiş bulunan gemi inşa sanayi sektörü 2007 yılına oranla 2008 yılında yaşanan sipariş iptalleri nedeniyle önemli ölçüde kan kaybetmiştir. Gemi siparişlerinin iptalleri nedeniyle en önemli insan gücü istihdamına sahip bulunan tersanelerde işçi çıkarmaları meydana gelmiştir.

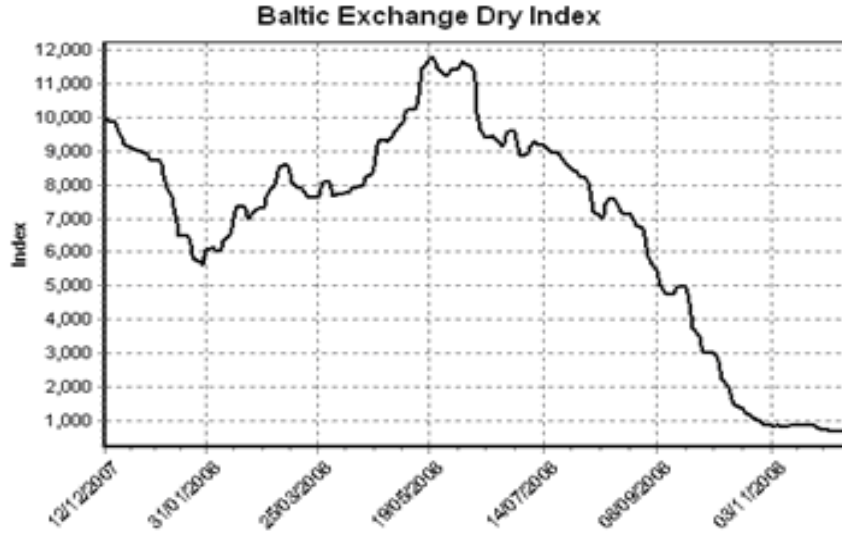
Krizin finans sektörüne yaptığı etkinin en iyi gözlemlendiği sektörlerden biri de gemi inşa sanayidir ve bu gelişmelerden fazlasıyla etkilenmektedir. Çünkü Türkiye'deki gemi inşa sanayicilerinin ve armatörlerin küresel rekabette ve küresel boyutta iş yapma kültürleri henüz çok gelişmemiştir. Bu nedenle öngörüsüz davranışları nedeniyle gerçekten zor durumda kalmaktadırlar.²¹⁵

Kriz nedeni ile dünyadaki bir çok banka denizcilikle ilgili departmanlarını kapatmış ve geri kalan diğerlerinin çoğu da denizcilik firmalarını fonlamayı kısıtlamış ve/veya tahammül edilmesi çok zor şartlara bağlamıştır. Kaldıraç destek fonu (leverage) temini 2009 yılı için denizcilik firmalarının en büyük sorunu haline gelmiştir.

²¹⁵ DTO, Müşterek Meslek Komite Toplantı Notları, 17.12.2008.

Denizcilik şirketleri,yeni projeler ile kendi yatırımlarını tamamlayabilmek için aşırı derecede borçlanmak zorunda kalmaktadırlar. Düşük kaldıraç etkisi armatörleri pahalı para bulmaya/kullanmaya itmiş ve tabiatı ile bu durum verimliliği menfi yönde etkilemiştir. Bankalar bu günkü kriz ortamında bilançolarının durumu itibarı ile denizcilik firmalarına finansman sağlamak konusundaki istek ve iştahlarını kaybetmişlerdir. Halen sadece ihracat kredi programlari ile garanti altına alınan uzun vadeli leasing (finansal kiralama) yöntemi baş vurulabilecek tek yol olarak görülmektedir.²¹⁶

Baltık Kuru Yük Endeksi, Mayıs-Kasım döneminde yaklaşık yüzde 90'lık bir düşüş göstermiştir. Hammadde fiyatları da anılan dönemde aynı öngörülerden kaynaklanan benzer bir eğilimi sergilemiştir.



Şekil 23 : Baltık Navlun Endeksi (2007-2008)

12 Aralık 2007 - 12 Aralık 2008 olarak, son bir yılın eğrisine bakıldığında; Baltic kuruyük indeksi yine böyle bir gelişme izlemiştir. Bunun en büyük sorumlusu da

²¹⁶ http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=123060&KTG_KOD=443

ticaretin finansmanını kestikleri için bankaların bu işte birinci derecede sorumlu olduğu ortadadır.²¹⁷

Denizcilik sektöründe navlunun düşmesi, gemi siparişlerinin ve global ticaretin azalması ile dünya genelinde ithalat ve ihracatın yüzde 90 oranında gerçekleştirilen deniz taşımacılığının dibe vurması ve arkasından gelen demir atmış gemiler ve çok büyük bir istihdam kaybı, denizcilik sektöründeki finansal kaynakların daraltılması, likidite azalması, dış finansal kaynakların kesilmesi, denizcilik kredi maliyetlerinin artırılması ortaya çıkan sorunu²¹⁸ tam olarak ortaya koymaktadır.

5.4. Global Krizin Türk Denizciliğine Etkileri

2007-08 krizi, günümüze kadar yaşanmış olan krizlerden “başlangıcından itibaren küresel olma” özelliği ile ayrılmaktadır. Bu kriz, yalnızca bağımsız devletlerin mevcut küresel mimari içindeki ekonomik koordinasyonuna duyulan ihtiyacı ön plana taşımakla kalmamakta, aynı zamanda yeni küresel mekanizmaların ortaya konulmasına yönelik tartışmalara da kaynaklık etmektedir. Ama bunlardan daha önemlisi, eğer gerekli tedbirler biran önce alınmazsa, Türkiye’nin, 2008’in ardından 2009 ve 2010 yıllarını da büyüme açısından kaybetmesi riskini beraberinde getirmesidir. Bu bağlamda, finansal piyasalarda başlayan krizin, gelişmiş ülkeleri olduğu kadar, gelişmekte olan piyasa ekonomilerini de nasıl etkileyeceğini tahmin etmek büyük önem kazanmaktadır. Krizin yayılma mekanizmalarına yönelik analizler, hangi şartlarda ne tür tedbirlerin alınabileceğine de ışık tutmaktadır.

Küresel kriz ise, getirdiği acil gündem ile öncelikleri bir süreliğine değiştirmektedir. Yeni ortamda, Türkiye’nin olası üretim kayıplarının sınırlandırılması öncelikli hale gelmektedir. Bu yapılırken, mali disiplin korunmaya devam edilerek makroekonomik

²¹⁷ DTO, 17.12.2008.

²¹⁸ Sedat Altunay, “Demir Atan Sektör”, 16.02.2009, <http://www.virahaber.com/yazi/demir-atan-sektor-8674.htm>, (Erişim Tarihi: 18.05.2009)

istikrarın sürdürülmesi, son yıllarda kazanılmış olan başarıların boşa gitmemesine katkı yapacaktır.²¹⁹

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Metin Kalkavan; “Bankaların kriz durumunda frene basmaması gerektiği belirterek özellikle yeni gemi ve projelerde öz kaynağı iyi olan firmalara desteğin devam etmesinin önemine işaret etmiştir. Piyasada söylenen her şeye inanılmaması gerektiğini, bu dönemde hiçbir sıkıntısı olmayan firmaların bile sıkıntı yaşadığını vurgulamıştır.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkan Vekili ve Deniz Ticaret Odası Başkan Vekili Sayın Halim Mete ise bu konuda “bankacıları ve Hükümeti göreve çağırdıklarını belirterek, Hükümet, özel sektör ve finans kurumları bir arada konuyu çözmek durumunda diyerek. Yurtiçinde gemi inşa ettiren armatörün 4.5 milyar dolarlık mevcut siparişleri var. Ancak kredileri durdurulmuş. Yurtdışına sipariş veren armatörler ise 10 milyar dolarlık sipariş verdi. Gemi almış borçlu armatörler de var. Bunlar elde ettikleri navlunlarla borçlarını tam ödeyemez durumdadır. 2009 yılında bu sıkıntıların çözülmesi için birinci şart kredilerin ertelenebilmesi. Hükümet para değil de teminat şeklinde destek olabilir. Elbirliği ile sorunlar çözülmeli. Sorunlar çözülmezse diğer sektörler gibi denizcilik sektörü de çöker, bir daha da toparlama imkânı bulunamaz” diye konuşmuştur.²²⁰

Bankaların uygulamaya koduğu yaklaşık libor artı 200 düzeyindeki faizler, ki bu oran kriz öncesine nazaran 3-4 misli yükselmiştir. Finansman-Fon temini konusundaki dar boğaz/yokluk özellikle yeni gemi inşa faaliyetlerinin hızısı kesmiştir.²²¹ Gemi inşa sektörü olarak Aralık 2008’de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244 gerilemiştir. Aralık 2008’de 4,34 milyon DWT olan tonaj da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17’e gerilemiştir, böylece dünya genelinde gemi

²¹⁹ TEPAV, a.g.e., s. 2.

²²⁰ <http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/17764/denizcilik-sektoru-finansal-destek-istiyor.html> (Erişim: 24.04.2009)

²²¹ Serdar Durat, “Krizde Denizcilik Bankacılık İlişkileri”, <http://www.denizhaber.com/YAZAR/17039/22/Krizde-Denizcilik-Bankacilik-Iliskileri.html>, (Erişim Tarihi: 02.06.2009)

siparişlerine göre ülkeler sıralamasında Türkiye adet bazında 5inci, tonaj bazında 8 inci sırada yer almaktadır.²²²

Türkiye ekonomisinin dinamik yapısını sürdürmesi ve büyümeyi sağlaması için dış finansmana ihtiyaç duyan bir ülkedir. Eğer dış finansman gelmez, gelenler Türkiye'yi terk ederse veya pahalı bir dış finansman gelirse; gerek mali piyasalar, gerekse reel sektör çok etkilenecektir ve de etkilenmeye başlamıştır. Önümüzdeki aylarda büyüklerin küçükleri aldığı veya büyük kuruluşların birleştiği ve tekel oluşturduğu, verimliliğin ve karlılığın azaldığı durağan döneme²²³ geçişin mümkün olabileceği düşünülmektedir.

Türkiye'de denizcilik sektöründe son dönemde yaşanan atağın arkasında; ithalat ve ihracattaki gelişme yani dış ticaretteki gelişmelerdi. Türkiye dünya dış ticaretinde yaşanan gelişmeden daha öndeydi ilerlemekteydi.. Dolayısıyla da Türk denizcilik sektörü ihraç ve ithal ürünlerini taşıyarak, çok önemli bir ivme kazanmıştı. Gemiler adeta yani sefere çıkmak için dakika sayıyorlardı. Sektör 2007'de ve 2008'in başlarında en parlak günlerini yaşadı. Fakat dış ticaretteki olumsuz gelişmeler, önümüzdeki günlerde özellikle Avrupa'dan başlayarak dünyadaki bütün ülkeleri kapsayan resesyon yani durgunluk, deniz taşımacılığını da olumsuz etkileyecek diye düşünüyor herkes. Böyle bir genel eğilim var. Dolayısıyla denizcilik sektörü buna hazırlıklı olup, daha rekabetçi olmanın yollarını aramalı. Nasıl olacak bu bilmiyorum. Bu noktada özellikle denizcilik sektörüne verilen bir takım teşviklerin artarak devam etmesi çok önemli. Çünkü eğer olumsuz bir gelişme olursa, Türk denizcilik şirketlerinin ellerinde olan gemiler yok pahasına elden çıkarılmak durumunda kalacak ya da bankaların bir kısmı gemi sahibi de olmuş olacak. Dolayısıyla sektör yara alacak. Bu noktada başta Ulaştırma Bakanlığı olmak üzere bu konuyla ilgili kurum ve kuruluşların denizcilik sektörünün ayakta kalması için önlemler almasında büyük fayda olduğunu düşünüyorum. 2009 bu önlemlerin doğru alınıp alınmadığına göre şekillenecek. Eğer doğru önlemler alınırsa,

²²² DTO, 2008 Deniz, **a.g.e.**, s.

²²³ Sedat Altunay, "Demir Atan Sektör", 16.02.2009, <http://www.virahaber.com/yazi/demir-atan-sektor-8674.htm>, (Erişim Tarihi: 18.05.2009)

denizcilik sektörü bu sıkıntılı ortamdan bir fırsat yakalayarak çıkabilir. Ama doğru önlemler alınmazsa da, olumsuzluklar gündeme gelecektir.²²⁴

Diğer taraftan, Türkiye'nin krizin olumsuz etkilerini yönetmek ve bunun da ötesinde krizi bir fırsata dönüştürebilmek amacıyla izleyeceği stratejiye bir an önce karar vermesinde fayda bulunmaktadır. Bu ortamda, ekonomi politikaları gündeminde, değişik strateji alternatiflerinin tartışılması yerinde olacaktır. "Bekle-gör" olarak özetlenebilecek bir tutumun yanında, krizin Türkiye'ye etkilerine yönelik tahminler üzerine inşa edilmiş ve önceden inisiyatif alan (pro-aktif) tedbirlerden oluşan diğer bir strateji seçeneğinin de var olduğunun altını çizmek gerekmektedir.

²²⁴ <http://www.virahaber.com/haber/ekonomik-kriz-ve-turkiye-9279.htm>, (Erişim Tarihi: 04.05.2009)

SONUÇ

Amerika Birleşik Devletlerinin finans piyasalarında başlayarak bütün dünyaya yayılan ve Amerika'daki Yatırım Bankalarının batmasına ve hem Amerika'da hem de Avrupa'da köklü bir çok büyük şirketin iflasına neden olan global kriz, bütün dünyayı önemli ölçüde etkilemiştir. Yaşanmakta olan kriz gelişmiş ülkelerde başlamasına rağmen gelişmekte olan ülkeleri de önemli ölçüde etkilemiştir. Yaşanan krizin etkisiyle küresel ekonominin 2009 yılındaki büyüme hızının 0,5'e düşmesi beklentisi sözkonusudur ki, bu beklenti çerçevesinde ekonominin büyüme hızı İkinci Dünya Savaşından bu yana en düşük seviyeye inecektir.

Bu olumsuzluklar çerçevesinde dünya ekonomisinin durumu gözönünde bulundurulduğunda ithalat ve ihracatta yaşanan daralma deniz taşımacılığını ve dolayısıyla da denizcilik sektörünü son derece olumsuz etkilemiştir. Bu durum ne yazıkki Türk Denizcilik sektöründe de domino etkisi yaratarak, gerek gemi inşa ve gerekse deniz taşımacılığında olumsuz etkilere neden olmuştur.

Krizin asıl etkisi finans piyasalarında yaşanmaktadır ve bu etki reel sektörü altüst etmiştir. Reel sektöründe küresel ticaret içerisindeki ilk durağı lojistik sektörüdür. Bu da dolayısıyla deniz taşımacılığını önemli ölçüde etkilemiştir. Dünya deniz taşımacılığında önemli bir gösterge olarak yer alan Baltık Navlun Endeksinde astronomik düşüşlere neden olmuş ve dünya ticaretinde % 40'lara varan daralma beklentileri içerisine girilmiştir.

Finansal piyasalarda yaşanan kriz nedeni ile dünyadaki bir çok banka denizcilikle ilgili departmanlarını kapatmış ve geri kalan diğerlerinin çoğu da denizcilik firmalarını fonlamayı kısıtlamış veya şartları daha ağır bir hale getirmiştir. Bu da şirketleri zor duruma sokmaktadır. Bu finans sıkıntısı içerisinde denizcilik firmaları tarafından verilmiş bulunan gemi siparişlerinde büyük oranda düşüş yaşanmaktadır. Hatta bir çok

firma vermiş olduğu teminatların dahi yanmasını göze alarak siparişlerini iptal etmişlerdir.

Türkiye’de de eleman istihdamı açısından önemli bir yere sahip olan gemi inşa sektöründe yaşanan krizin etkisiyle gemi siparişlerinde iptaller nedeniyle işler durma noktasına gelmiş ve bir çok tersanede işçi çıkarmaları başlamışlardır. Kriz öncesinde ful kapasite çalışan ve 3-4 yıllık gemi siparişleri hazır olan tersaneler tamamen boşalmış ve bir çoğunun kapısına kilit vurulma aşamasına gelmiştir. Bunun en önemli nedeni ise kriz nedeniyle bankaların finansman desteğinin önemli ölçüde azalmasıdır. Armatör kendi imkaları ve özsermayesi ile gemi inşa ettirebilmek için böyle bir yükün altına girememekte ve bankalarda krizin etkisiyle böyle bir riski göze alamamaktadırlar.

Bu durumda denizcilik sektörü kriz ortamından kurtarabilmek amacıyla en önemli görev devletlere düşmektedir. Devletlerin desteğı ve garantörlüğüyle gerekli finansal desteğın sağlanması ve alınacak yeni tedbir paketleriyle gerekli krizin bir an önce atlatılmaya çalışılması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- AKBULUT, Dursun. “**Risk Yönetimi ve Finansman Mühendisliği**”. Bankacılar Dergisi. Sayı:15.1995.
- AKÇA, E.Cihan. “Temel Denizcilik Finansmanı”. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul. 2006.
- AKGÜÇ, Öztin. **Finansal Yönetim**. İstanbul. 1989.
- ALTUNAY, Sedat. “Demir Atan Sektör”. 16.02.2009. <http://www.virahaber.com/yazi/demir-atan-sektor-8674.html>. (Erişim Tarihi: 18.05.2009).
- ASLAN, Sinan. AYMUTLU, Ersan. “Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı”. **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**. Beta Yayınevi. İstanbul. 2008.
- BAKIRCI, A.Erhan. ÖZCAN, Erman. “Türkiye’de Gemi İnşa Sanayini Genel Yapısı, Sorunları ve Bu Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler”. **II. Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar Kongresi MBGAK**. İstanbul. 2005.
- BOĞA, Ali. DTM İhracat Genel Müdürü. “Küresel Krizin Dünya ve Türkiye Ekonomisine Yansımaları ve Sürdürülebilir İhracatın Önemi”. Turktrade, http://www.turktrade.org.tr/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=261. (Erişim Tarihi: 27.05.2009).
- CEYLAN, Ali. **Finansal Teknikler**. Üçüncü Baskı. Bursa: Elin Yayınları. 1998.
- ÇETİNKAYA, Ali. “**Dünyada ve Türkiye’de Deniz Taşımacılığı’na Sağlanan Vergi Teşvikleri**”. 2008.
- DUMAN, Ruhi. “**Deniz Ticareti**”. Temmuz 2007 (Çevrimiçi) <http://www.vda.org.tr/AnaSayfa/DenizTicareti/tabid/209/Default.aspx> (Erişim Tarihi: 29.05.2009)
- DUMAN, Ruhi. “**Denizcilik**”. Haziran 2007 (Çevrimiçi) <http://www.vda.org.tr/AyinyazisiMAY07/tabid/93/Default.aspx>. (Erişim Tarihi: 01.05.2009).
- DÜLGER, Mehmet Ceyhan. “**Denizcilik Gücünün Geleceği**” Gebze Yüksek Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi. Gebze. 2006.
- DPT. **8. Beşyillik Kalkınma Planı. Ulaştırma Alt Komisyonu Deniz İhtisas Alt Komisyonu Raporu**. Ankara. 2001.

- DPT. **8.Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu.** Ankara. 2001.
- DPT. **8.Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayii ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu.** Ankara. 2000.
- DPT. **9.Beş Yıllık Kalkınma Planı. Gemi İnşa Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu.** Ankara. 2007.
- DPT. **9.Beş Yıllık Kalkınma Planı-Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu.** Ankara, 2007.
- DTO. **2007 Deniz Sektör Raporu.** İstanbul. 2008.
- DTO. **2008 Deniz Sektör Raporu. İstanbul.** 2008
- DTO.(Çevrimiçi)<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=91>
(Erişim Tarihi: 25.05.2009)
- DTO. Deniz Ticareti Genel Sekreter Yardımcılığı. Denizcilik Teşvikleri. Yayınlanmamış Rapor. İstanbul. 1999.
- DTO. AB Bülteni Nisan 2009, <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Show.aspx?cid=9ce206eb-9bc2-4c00-abc9-aafb056b314e>.
(Erişim Tarihi: 08.06.2009).
- DTO. Müşterek Meslek Komite Toplantı Notları. 17.12.2008.
- DURAT, Serdar. “Krizde Denizcilik Bankacılık İlişkileri”. <http://www.denizhaber.com/YAZAR/17039/22/Krizde-Denizcilik-Bankacilik-Iliskileri.html>, (Erişim Tarihi: 02.06.2009).
- DURANSOY, Levend. UNAN, Sevgi. ve ARSLAN, Erdoğan. **Vadeli İşlem Piyasaları.** (Çevrimiçi).<http://tsrsb.org.tr/private/trk/sayi19/ince191.html>.
- DÜNYA BANKASI. Global Economic Prospects. 2009.
- ECE, Nur Jale. “**Limanların Evrimi**”. (Çevrimiçi) http://www.lojiport.com/author_article_detail.php?id=227. (Erişim Tarihi: 25.05.2009).
- ECE, Jale Nur. “**Denizcilik Piyasalarındaki Gelişmeler**”. Deniz Haber. 17.07.2008. http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100295(Erişim Tarihi: 01.06.2009).

- ECE, Jale Nur. “**Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı**”. Deniz Haber, 05.06.2006.
- ERDOĞAN, Oral. “Denizcilikte Finansman ve Hisse Senedi Fiyatlandırma Modeli: Türkiye Örneği”. **Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99**. İstanbul. 1999.
- ERDOĞAN, Oral. ve MADAK, Altuğ. “Gemi Sanayi Şirketleri için Finansal Risk”. **Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu**. İstanbul. 2004.
- ERDÖNMEZ, Pelin Ataman. “Küresel Kriz ve Ülkeler Tarafından Alınan Önlemler Kronolojisi”. **Bankacılar Dergisi**. Sayı 68. İstanbul. 2009.
- Germanische Shipping. Alman KG Finansmanı Bilgilendirme Toplantısı. İstanbul. 2007.
- http://www.aksam.com.tr/2009/02/07/yazar/11553/deniz_gokce/buyurun_biraz_uyimserlik.html (Erişim: 23.05.2009)
- <http://arsiv.sabah.com.tr/2008/09/10/haber,9257C14C1C0E43A48BBEE57037C9F526.html>. (Erişim Tarihi: 25.04.2009)
- http://www.bbc.co.uk/turkish/news/story/2007/03/070321_g33.shtml. (Erişim Tarihi: 01.06.2009).
- http://www.bilkent.edu.tr/~yeldane/Yeldan208_01Nis09.pdf (Erişim Tarihi: 07.06.2009).
- <http://www.denizhaber.com.tr/sectorden/17764/denizcilik-sektoru-finansal-destek-istiyor.html> (Erişim: 24.04.2009)
- http://www.esef.gazi.edu.tr/html/yayinlar/12_pdf/12_2.pdf.01.04.2009 (Erişim Tarihi: 18.05.2009)
- http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=123060&KTG_KOD=443 (Erişim Tarihi: 16.05.2009)
- <http://www.timeturk.com/Dunya-finans-krizi-nedir-31015-haberi.html>, (Erişim Tarihi: 20.10.2008).
- <http://www.unicankara.org.tr/today/6.html>. (Erişim Tarihi: 25.05.2009).
- <http://www.virahaber.com/haber/ekonomik-kriz-ve-turkiye-9279.html>. (Erişim Tarihi: 04.05.2009)
- http://www.vob.org.tr/VOBPortalTur/EduDocs/uyg_egitim_notlari%20.pdf (Erişim Tarihi: 14.04.2009)

- IMF. "World Economic Outlook Update-Global Economic Slump Challenges Policies". 2009. www.imf.org. (Erişim Tarihi: 01.06.2009)
- İÇKE, Başak Turan. Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği. "**Deniz Taşımacılığı Sektöründe İşbirlikleri ve İşbirliklerinin Finansal Etkileri**". İstanbul:Beta Yayınevi. 2008.
- İLERİGELEN, Ahmet. YKB Genel Müdürü Röportaj, <http://www.denizhaber.com/HABER/4010/2/Yapi-Kredi'den-gemi-insaya-katki.html>. (Erişim: 01.06.2009.)
- İTO. **Deniz Taşımacılığı Sektör Profili**. İstanbul. 2004.
- KOÇAK, Bülent. T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. "**Dünya'da ve Türkiye'de Gemi İnşa Sanayi**". Ankara. 2007.
- KOSGEB. **Dünya Ekonomisi (Tarihi Gelişim)**. Ankara. 2004.
- LİMAN İŞ SENDİKASI. "**Ekonomik Kriz, Limancılık Sektörü, Özelleştirmeler ve Liman İşçileri Raporu**". İstanbul. 2008.
- MALİYE BAKANLIĞI. Strateji Geliştirme Başkanlığı. "**Ekonomik ve Sektörel Analiz Dairesi, Güncel Ekonomik Gelişmeler**". Ankara. 2009.
- MALİYE BAKANLIĞI. Strateji Geliştirme Başkanlığı. "**Yıllık Ekonomik Rapor**". Ankara. 2008.
- MALİYE BAKANLIĞI. **Yıllık Ekonomik Rapor 2008**. Ankara. 2009.
- ONURSAL, Ekut. "**Finansal Kiralama Yeterince Bilinmiyor**". Çankaya Üniversitesi Öğretim Görevlisi. Dış Ticaret Uzmanı. Dış Ticaret Dergisi. 2001/21.
- SARIŞEN, Şenol. "**Türkiye Denizcilik Sektöründe Finansman**". İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul. 2006.
- ŞENER, Bekir. ÇELEBİ, Uğur Buğra. ve EKİNCİ, Serkan. "Kabotaj Hattı ve İç Sularımızdaki Mevcut Durum, Gelecek Tasarımları". **Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu**. İstanbul. 2004.
- SEVİMAY, Hayri R. **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler**. İstanbul. 1992.
- STOPFORD, Martin. Maritime Economics. 2005.

- SUSAM, Nazan. BAKKAL, Ufuk. “Kriz Süreci Makro Değişkenleri ve 2009 Bütçe Büyüklüklerini Nasıl Etkileyecek?”, Maliye Dergisi, Sayı 155, Temmuz-Aralık 2008.
- T.C.BAŞBAKANLIK DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI. “**2009-2013 Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı**”. Ankara 2008.
- T.C.BAŞBAKANLIK DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI. “**21.Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz**”. Ankara. 1997.
- T.C.BAŞBAKANLIK DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI. **Mesleki Eğitim Notları II**, Ankara 1998.
- TEPAV. **2007-2008 Küresel Finans Krizi ve Türkiye: Etkiler ve Öneriler**. İstanbul. 2009.
- TÜZMEN, Kürşat. “**Krizin Doğuşu, Gelişimi ve Etkileri**”. http://www.turktrade.org.tr/index.php?option=com_content&task=view&id=236. (Erişim Tarihi: 02.06.2009).
- TÜRKOĞLU, Faruk. Referans Gazetesi, 03.10.2008, http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=107328&YZR_KOD=87. (Erişim Tarihi: 03.10.2008).
- TÜİK. **Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı**. Ankara. 2007.
- TÜRMOB. **Sirküler Rapor Kitapları**. İstanbul. 2006.
- UNITED NATIONS. “**Container Traffic Forecast**” 2005.
- ÜNSAN, Yalçın. İNSEL, Mustafa. ve HELVACIOĞLU, İsmail Hakkı. **7.Ulaştırma Kongresi**. “Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi”. İstanbul. 2007.
- YEŞİLBAĞ, Lütfi. “**Ro-Ro Taşımacılığı’nın Ülkemiz Deniz Ulaştırması Sektöründeki Yeri**”. Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi. Bildiri Kitabı. Editörler: A.İ.Aldoğan, Y.Ünsan, E.Bayraktarkatal, Yapım Matbaacılık. İstanbul 1999.
- YILMAZ, Durmuş. TCMB. Bakanlar Kurulu/TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu Sunumu, Ankara. 2009.