

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

**TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞINDA
YAŞANAN PROBLEMLER VE
ÇÖZÜM ÖNERİLERİ**

**Yüksek Lisans Tezi
Ahmet HATUNOĞLU**

Anabilim Dalı : İşletme Yönetimi ve Organizasyon

Danışman : Prof. Dr. Ömür Ş. BABAĞLU

T 92622
**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

OCAK 1999

KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN PROBLEMLER VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Yüksek Lisans Tezi

Tezi Hazırlayan : Ahmet HATUNOĞLU

Tezin Kabul Edildiği Enstitü Yönetim Kurulu Tarih ve No : 28.01.1999 – 99/2

Prof. Dr. Ömür Ş. BABAĞLU Prof. Dr. Ali AKDEMİR Yrd. Doç. Dr. Yıldız GÜZEY

OCAK 1999

TEŐEKKÜR

Çalıőmalarımı titizlikle yürüten, her zaman istek ve güç vererek çalıőmalarımı hızlandırmakla büyük katkıları olan değerli hocam Prof. Dr. Ömür Ő. BABAÖĞLU' na teőekkür etmeyi bir borç bilirim.

Ayrıca çalıőmalarımı gerekleőtirebilmemde katkıda bulunan Ulaştırma Bakanlığına, Denizcilik Müsteőarlıęına, Devlet Planlama Teşkilatına, Liman Baőtkanlıęına, Deniz Ticaret Odasına, Deniz Nakliyat T.A.Ő., Üniversitelerin ilgili birimlerine, Deniz Taőtımacılıęı yapan iőtletmelere ve Bilgisayar iőtlemlerimde bana yardımcı olan Burak SUNAR'a teőekkür ederim.

Ahmet HATUNÖĞLU

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	İ
TABLolar LİSTESİ	İİ
BÖLÜM: 1 GİRİŞ.....	1
1.1 Deniz Yolu Taşımacılığının Gelişimi.....	2
1.2 Deniz Yolu Taşımacılığının Önemi.....	7
1.3 Deniz Yolu Taşımacılığının Tercih Nedenleri.....	12
1.4 Deniz Yolu Taşımacılığında Etkin Olan Faktörler.....	14
1.4.1. Liman Faktörü.....	15
1.4.2. Araç faktörü.....	16
1.4.3. Personel Faktörü.....	16
1.4.4. İşletmecilik Faktörü.....	17
1.4.5. Deniz Araçları Üretim Faktörü.....	17
1.5 Deniz Yolu Taşımacılığının Türleri.....	18
1.5.1. Gemilerin Sularda Dolaşım Şekline Göre.....	18
Deniz Yolu Taşımacılığı.....	18
1.5.1.1. Kabotaj Sularda Yük Taşımacılığı.....	18
1.5.1.2. İthal ve İhraç Yük Taşımacılığı.....	19
1.5.1.3. Transit Yük Taşımacılığı.....	19
1.5.1.4. Yabancı Limanlar Arası Yük Taşımacılığı	19
(CROSS-TRADE).....	19
1.5.1.5. Göller ve Nehirlerdeki Yük Taşımacılığı.....	19
(İÇ SU TAŞIMACILIĞI)	
1.5.2. Sefer Türlerine Göre Deniz Yolu Taşımacılığı.....	20
1.5.2.1. Düzensiz (Tramp) Taşımacılık).....	20
1.5.2.2. Düzenli (Layner) Taşımacılık.....	21
1.5.3. Yük ve Gemi Türlerine Göre Deniz Yolu Taşımacılığı.....	22
1.5.3.1. Tanker Taşımacılığı.....	23
1.5.3.2. Ro-Ro Taşımacılığı.....	24
1.5.3.3. Konteynır Taşımacılığı.....	24
1.5.3.4. Kombine Taşımacılığı.....	25

1.5.3.5. Dökme Yük Taşımacılığı.....	26
1.6 Deniz Yolu Taşımacılığında İşletme Türleri.....	26
1.6.1 Armatör İşletmeler.....	26
1.6.1.1 Tramp İşletmeleri.....	27
1.6.1.2 Layner İşletmeleri.....	28
1.6.1.3 Tanker İşletmeleri.....	30
1.6.2 Gemi Acentaları.....	31
1.6.3 Yük Brokerleri (Navlun Komisyoncuları).....	32
1.6.4 Gemi Alım Satım Komisyonları (Sule-Purchase Brokers).....	33
1.6.5 Forwarderler.....	34
1.6.6 Bunkerler.....	35
1.6.7 Federasyonlar.....	35
1.7 Deniz İşletmelerinde Organizasyon Yapıları.....	37
1.7.1 Deniz İşletmelerinde Örgütlenme Fonksiyonu.....	37
1.7.2 Deniz İşletmelerinde Alternatif Organizasyon Yapıları.....	39
1.7.3 Deniz İşletmelerinde Geleneksel Organizasyon Yapıları.....	39
1.7.3.1 Fonksiyonel Organizasyon Yapısı.....	40
1.7.3.2 Hizmet Temeline Göre Organizasyon Yapısı.....	42
1.7.3.3 Bölge Temeline Göre Organizasyon Yapısı.....	45
1.7.4 Deniz İşletmelerinde Modern Organizasyon Yapıları.....	47
1.7.4.1 Matriks Organizasyon Yapısı.....	47
1.7.4.2 Gemi Yönetim Modeli Organizasyon Yapısı (Bağlı Ortaklık Modeli)	49
BÖLÜM : 2 DÜNYADA DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ.....	52
2.1 Dünya Deniz Yolu Taşıma Filosu.....	56
2.2 Ülkelere Göre Gemilerin Dağılımı.....	57
2.3 Gemi Tiplerinin Yaş ve Tonaja Göre Dağılımı.....	61

BÖLÜM: 3 TÜRKİYE’DE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ	64
3.1 Türk Deniz Yolu Taşıma Filosunun Sayısal Dağılımı.....	73
3.2 Türk Deniz Yolu Taşıma Filosunun Tonaj (GT) Dağılımı.....	76
3.3 Türk Deniz Yolu Taşıma Filosunun Tonaj (DWT) Dağılımı.....	78
3.4 Türk Deniz Yolu Taşıma Filosunun Yaş Gruplarına Göre Dağılımı.....	80
3.5 Türk Deniz Yolu Taşıma filosunun Dünya Filosu İçindeki Yeri.....	82
3.6 Türk Deniz Yolu Taşıma Filosunun Komşu ve Yakın Bölge	84
3.7 Ülke Filoları Arasındaki Yeri.....	84
BÖLÜM: 4 TÜRK ULUSAL MEVZUATININ GENEL DURUMU VE YAŞANAN	
PROBLEMLER	85
4.1 Deniz Bakanlığının Kurulması.....	85
4.2 Deniz İhtisas Mahkemelerinin Kurulması.....	86
4.3 İstanbul’un Tahkim Merkezi Olarak Düzenlenmesi.....	86
4.4 Türk Uluslararası Gemi Sicilinin Düzenlenmesi.....	87
4.5 T.C. Devletin Liman Devleti Kontrolüne Başlaması.....	88
4.6 Consortium - Bank Modeli Bankanın Kurulması.....	89
BÖLÜM: 5 TÜRK DENİZ TİCARET HUKUKUNUN DURUMU VE YAŞANAN	
PROBLEMLER	91
5.1 Türk Deniz Ticaret Hukuku.....	92
5.2 Yasal Sorunlar.....	93
5.3 Akdi orunlar.....	97
5.4 Uluslararası Anlaşmalar.....	99
BÖLÜM: 6 TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞINDA UYGULANAN TEŞVİKLER	
VERGİ GÜMRÜK MEVZUATININ DURUMU VE YAŞANAN	
PROBLEMLER	102
6.1 Teşvikler.....	103
6.2 Rihtım Resmi Uygulaması.....	105
6.3 Sigorta Zorunluluğu.....	106

6.4 İhraç Mallarının Taşınmasında İhracatçıya ödenmekte olan Uzak yol Primi	107
6.5 Katma Değer Vergisi.....	108
6.6 Diğer Sorunlar.....	109

BÖLÜM:7 TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞINDA LİMANLARIMIZIN DURUMU VE

YAŞANAN ROBLEMLER.....	109
7.1 Türkiye'nin Limanları.....	112
7.2 Limanlarda Yapılan Hizmetler.....	115
7.2.1 Gemiye Verilen Hizmetler.....	115
7.2.2 Yüke Verilen Hizmetler.....	116
7.2.3 Yolcuya Verilen Hizmetler.....	118
7.3 Liman Endüstrisinin Sorunları.....	119
7.3.1 Limanların Yapısal Yetersizliklerine İlişkin Sorunlar.....	119
7.3.2 Limanların İşletmelerine İlişkin Sorunlar.....	120
7.3.3 Limanların Bölgesel Sorunları.....	121

BÖLÜM: 8 TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞINDA EĞİTİM İSTİHDAM DURUMU

VE YAŞANAN PROBLEMLER.....	124
8.1 Türkiye'de Denizcilik Eğitim.....	125
8.2 Eğitim Sorunları.....	129
8.3 İstihdam Sorunları.....	131
8.4 Emek Arz Talep ve Ücret Sorunları.....	131
8.5 İş kolunda İstihdam Güvencesi.....	132

BÖLÜM: 9 TÜRKİYE'NİN YAPTIĞI, İTHALAT VE İHRACATTA TÜRK

BAYRAKLI GEMİLERİN PAYI VE YAŞANAN PROBLEMLER.....	133
9.1 Ülke Grupları İtibarıyla ihracat ve İthalatımızdaki Gelişmeler.....	136
9.2 İthalat ve İhracatımızda Yaşanan problemler.....	138

BÖLÜM: 10 ULUSLARARASI NAVLUN PİYASALARINDAKİ OLUMSUZLUKLARIN TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞINA ETKİSİ VE YAŞANAN PROBLEMLER.....	142
10.1 Yaşanan Problemler.....	145
BÖLÜM:11 SONUÇ	148
ÇÖZÜM ÖNERİLERİ.....	158
KAYNAKÇA.....	159
ÖZGEÇMİŞ.....	166



TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. 1 Taşıma alt sistemlerinin öğeleri	12
Tablo 2. 2 Dünyada Deniz Ticaretinin gelişimi.....	54
Tablo 2. 3 Dünya Deniz Ticaret Hacminin Yük Cinsleri itibari ile Gelişimi.....	55
Tablo 2. 4 Dünya Deniz Ticaret Gemisinin Gelişimi.....	56
Tablo 2. 5 Dünya Deniz Ticaret Gemisinin Gelişimi	57
Tablo 2. 6 Dünya Deniz Ticaret Filosu	58
Tablo 2. 7 Dünya Deniz Ticaret Filosunun Ülkelere göre Dağılımı.....	59
Tablo 2. 8 Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri ve Yaş Gruplarına Göre Dağılımı ..	60
Tablo 2. 9 Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Dağılımı	63
Tablo 3. 10 Yıllar İtibarıyla Kabotaj Hattı Yük Taşımaları	66
Tablo 3. 11 Türkiye de Deniz Taşımalarının Yıllık Gelişimi	67
Tablo 3. 12 Türkiye de Deniz yolu Taşımaların yıllık Gelişimi.....	68
Tablo 3. 13 Türkiye de Deniz yolu Taşımaların Yıllık Gelişimi.....	69
Tablo 3. 14 Türkiye de Deniz Yolu İthalat Taşımalarının Yıllık Gelişimi	70
Tablo 3. 15 Türk Deniz Yolu Dış Ticaret Hacminin Yük Cinslerine göre Dağılımı.....	71
Tablo 3. 16 Ülke Grupları ihracat ve ithalatlarında Deniz Ticareti	73
Tablo 3. 17 Türk Deniz Ticaret Filosunun Sayısal analizi.....	75
Tablo 3. 18 Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj Analizi GT.....	77
Tablo 3. 19 Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj Analizinin DWT.....	79
Tablo 3. 20 Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Gruplarına göre dağılımı	81
Tablo 3. 21 Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Gruplarına göre dağılımı.....	82
Tablo 3. 22 Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi	83
Tablo 3. 23 Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filosu.....	85
Tablo 5. 24 İMO Sözleşmeleri	101
Tablo 7. 25 Bölgeler itibariyle Liman / İskeleleri Faaliyetleri.....	114
Tablo 7. 26 Toplam Elleçleme Artış Oranı	114
Tablo 7. 27 İhracat ithalat ve Kabotaj Elletmesinin Toplam Elleneme içindeki payı	115
Tablo 8. 28 Gemi Adamlarına Verilen Yeterlilik Belgeleri	127
Tablo 8. 29 Denizcilikle ilgili Eğitim, Öğretim Veren Üniversite Fakülte ve Yüksek Okullar	128
Tablo 8. 30 Milli Eğitim Bakanlığına bağlı Orta Eğitim Düzeyinde Denizcilik Eğitimi Veren.....	129
Tablo 8. 32 Türkiye de Deniz Yolu Taşımaları.....	133

Tablo 9. 33 Yıllar itibarı ile Dış Ticaret Miktarları	134
Tablo 9. 34 Yük Cinsleri göre Dış Ticaret Değişimi.....	135
Tablo 9. 35 İthalat - İhracat taşımaları	136
Tablo 9. 36 Türkiye'nin ihracat değerleri itibarıyla Ülkelerin Paylarına göre sıralanması	137
Tablo 9. 37 Türkiye'nin İthalat değerleri itibarıyla Ülkelerin paylarına göre sıralanması.....	138
Tablo 10. 38 Navlun Endeksin 1985'den günümüze kadar gösterildiği eğilim	143
Tablo 10. 39 Navlun Endeksinin düşüş eğilimi	143



1. BÖLÜM : GİRİŞ VE DENİZ TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

1.1. GİRİŞ

Emniyetli ve düşük maliyetli bir taşımacılık sistemi dünya ticaretinden pay almak isteyen ülkeler için son derece önemlidir. Öncelikle üretim miktarlarını artırmak ve yeni pazarları oluşturmak için gayret içinde olan gelişme yolundaki ülkelerde bu husus daha da önem kazanmaktadır.

Çağımızda uluslararası taşımacılık bir ülkenin dış ticaretinde ithal ikamesi niteliği taşıyan bir yatırım olarak kabul edilmektedir. Uluslar arası taşımacılık alanına yatırım yapan gelişme yolundaki ülkeler, bu yatırımların döviz tasarrufu sağlamada ulaşım maliyetlerini azaltmada dış ticareti geliştirmede istihdam yaratmada ve böylece ekonomik büyümeyi gerçekleştirmede en önemli etkenlerden biri olduğunun bilincindedir.

Uluslararası taşımacı sistemlerinin bir alt sistemi olan deniz taşımacılığı, ucuz ve büyük kapasitede yük taşıma özelliği nedeniyle günümüzde diğer taşıma sistemlerine göre büyük avantaja sahiptir. “Kara ve demir yolu taşımacılığına göre % 20-30 daha düşük maliyetli bir yükün bir km taşınması için deniz yolu ton/km maliyeti yaklaşık olarak demiryolundan 2.5 kara yolundan ise 5 kat daha düşüktür”

Ülkemizin göller dahil 8.333 km.’ yi bulan sahil şeridi ve Dünya coğrafyasındaki konumu Deniz Taşımacılığının ülkemiz açısından önemini daha da artırmaktadır. Bu çalışmada ülkemiz ekonomisi için böylesine önemli bir paya sahip olan Türk Deniz Taşımacılığının sorunları incelenmiştir.

Birinci bölümde Deniz Taşımacılığı genel anlamıyla açıklanıp ikinci ve üçüncü bölümde Dünyada ve Türkiye’de deniz taşımacılığı incelenmiş daha sonraki bölümlerde Türk deniz taşımacılığının mevcut durumu ve yaşanan problemler ele alınıp son bölümde çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

Kanun yaşanan problemleri Deniz Taşımacılığı üzerine fiilen ilgili Denizcilik Müsteşarlığı, Devlet Planlama Teşkilatı, Liman Başkanlığı, Deniz Ticaret Odası, Üniversitelerin ilgili bölümleriyle Denizcilikle ilgili Resmi kuruluşlarla, Derneklerle ve Deniz Taşımacılığı yapan şirketlerle görüşmeler yapılarak tespit edilmiştir.

Çalışmalarda Türk Deniz Taşımacılığının makro düzeyde sorunları ele alınmıştır. Gemi İnşa Sanayi ve problemleri göz önüne alınmamıştır.

1.1 DENİZ TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

Sümerlerin tekerleği icat etmeklerinden çok önce insanlar sularda önce ağaç kütükleri ile sonraki yıllarda da sandallar ile hareket etmeyi başarmışlardır. Kütük ve sandaldan gemi yapımıcılığına ne zaman geçildiği tama olarak bilinmekle beraber eski çağların ilk denizcilerinin Mısırlılar ve Finikeliler olduğu eski çağların ilk denizcilerinin Mısırlılar ve Finikeliler olduğu sanılmaktadır. Çünkü Mısırlıların M.Ö. 3000 yıllarından itibaren gemi inşa ettikleri bilinmektedir.¹ Ortaçağda (VIII-XI yy) Hint Okyanusu üzerinde yoğun bir deniz taşımacılığı vardı. Doğu Akdeniz kıyılarındaki Antakya, Lazkiye, Trablus ve Şam hareketli limanlar arasında idi. Dicle ve

¹ Kemal TARHAN, “Deniz Sektöründe Eğitim ve Uygulama İşbirliği” I. Deniz Sektörü Sempozyumu, T.C. ulaştırma Bakanlığı İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası 8-9 Temmuz 1987, S:79

Fırat nehirleri Horasan ile Anadolu arasında iyi bir ilişki kurulmasına neden olmuş ve limanlar arasındaki taşımacılık faaliyetinde artış görülmüştür.²

Uluslararası Ticaretin merkezi olan Akdeniz’de bir çok kavim (Sümerler, Mısırlılar, Romalılar ve Bizans gibi) uygulamalarını deniz yolu ile dünyaya tanıtmışlar, Ortaçağ ve XVI-XIX yy’ da Portekizliler, Cenevizliler ve Venedikliler deniz yolu ile taşımacılığı ilerletmişlerdir. M.Ö 3000 yıllarında Mısırlılar ilk gemiyi denizde yüzdürmüşler ve XVI yüzyılda Vasco de Gama ve Cristoph Colomb gibi denizciler okyanuslar arası denizciliğin yayılmasını sağlamışlardır. XIX. Yüzyılda modern denizcilik anlayışı oluşmuş ve gemi inşaat ilerleme kaydetmiştir.³

Türkler denizlere ulaştıkları andan itibaren denizcilikle uğraşmaya başlamışlardır. Tarihsel süreç içinde başlangıçta pek çok alanda olduğu gibi denizcilikle de askeri eğilim ve amaçların ağırlıkta olduğu görülmektedir. 900 yıllık denizcilik tarihimizde İzmir, Alanya, Antalya, Sinop, Gölcük ve İstanbul gibi şehirlerde kurulmuş olan tersanelerimizde askeri amaçlı gemiler üretilmiştir. Denizcilik tarihin önde gelen isimlerinden olan Piri Reisin yaptığı harita çalışmaları sivil denizciliğin desteklenmesinde önemli rol oynamıştır.⁴

1807 yılında Robert Fulton tarafından buhar makinesinin keşfedilmesinden sonra (1819 yılında) ilk buharlı geminin inşa edilmesi ile Dünya taşımacılığında yeni bir dönem başlamıştır. Yurdumuza ilk buharlı gemi 1828 yılında SWİFT adlı bir geminin Padişah II Mahmut’a hediye edilmesi ile gelmiştir. II. Mahmut’un fermanı ile inşa ettirilen ilk Türk

² Yavuz TARAKÇIOĞLU, “Ortaçağda Deniz Ticaret ve Armatörler (VIII ve XI yüzyıllar)” Deniz Ticareti Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul Kasım-Aralık 1984 Yıl 1. Sayı 4 S: 13-15

³ Süleyman BARDA, Munakale Ekonomisi İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayını No 154 İstanbul Akgün Matbası İstanbul 1964 S: 317-319

⁴ Orhan KIZILDEMİR, “Dünden Bugüne Ticaret Denizciliği”, Deniz Ticareti, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayını, mart-Nisan 1985, Y,12, Sayı 6, S: 9-10

buharlı gemisi Eser-i Hayır 1837 yılında Aynalı Kavak Tersanesinde denize indirilmiştir. 1838 yılında Mesir-i Bahri 1839 yılında ise Tahir-i Bahri adlı gemiler yine II. Mahmut'un fermanı ile inşa ettirilmişlerdir. Osmanlı topraklarında inşa ettirilen bu gemilerin kazan ve makineleri İngiltere'den getirilmiştir.

1590-1616 yıllarında Osmanlı gemi inşası Batı gemi inşasından iyi durumdadır. İstanbul Tersanesi Donanma-i Hümayun için inşa ettiği gemilerin yanında, yabancı ülkeler özellikle Venedikliler için çok sayıda gemi inşa etmiştir. Bu yıllarda İstanbul'da Hayriye tüccarları denilen büyük yellen gemileri sahipleri söz sahibi olmuştur. Bu gemilerle Hindistan, Arabistan ve Endenozya'ya ve çeşitli Avrupa limanlarına yük taşımacılığı yapılmıştır. İstanbul limanlarında bu tüccarların yaklaşık 600 kadarı büyük olmak üzere 2600 kadar gemisi İstanbul limanına bağlı olarak faaliyet göstermiştir.⁵

Osmanlı İmparatorluğunda ilk deniz yolu işletmesi 1843 yılında "Fevadi Osmaniye" adıyla kurulmuştur. Bu idarenin adı 1870 yılında "İdare-i Aziziye" 1878 yılında "İdare-i Mahsusu" ve 1910 yılında ise "Osmanlı Seyr-i Sefain idaresi" adlarını almıştır. Osmanlı Padişahı Kanuni Sultan Süleyman tarafından Fransa krallığına bağış olarak verilen bir takım haklar zamanla Kapitülasyonlara dönüşmüştür.

Bu dönemden sonra Osmanlılar diğer alanlarda olduğu gibi deniz ticaretinde de gerileme göstermişlerdir.⁶

Osmanlı dönemi denizciliğinde Türk kara sularında yerli ve yabancı gemiler rahatlıkla dolaşabilmişler ve kuvvetli olunan dönemlerde bile deniz taşımacılığı ihmal edilerek çeşitli anlaşmalarla yabancı ülkelere imtiyazlar tanınmıştır. 1911 yılına kadar Türk limanları arasında yapılan 42 milyon

⁵ Orhan KIZILDEMİR, S:9

⁶ Süleyman BARDA, S: 358-361

tonluk taşımanın sadece % 10'u Türk gemileri ile yapılmıştır. Bu durum 1 Temmuz 1926 Kabotaj haklarının elde edilmesine kadar devam etmiştir. Osmanlı imparatorluğunun 110 bin tonluk gemi tonajının bir kısmı 1. Dünya Savaşı sırasında batmış ve Cumhuriyet dönemine kadar 35 bin tonu ayakta kalabilmiştir. 1923'lerde 35.000 ton olan deniz ticaret filosu 1937 yılında 184 gemi ile 114.000 tona yükselmiştir. 1986 yılında ise bırakın 818 gemi ile 5.234.904 tondur.⁷

Daha önceki yıllarda kurulan "Osmanlı Seyri Sefain İdaresi 1923 yılında "Türkiye Seyri Sefain İdaresi" haline getirilmiştir. 1 Temmuz 1933 yılında bu kuruluş. " Akay " "Deniz Yolları" ve "Fabrika ve Müdürlüklerine ayrılmıştır. 1939 yılında bu kuruluş "Devlet Demiryolları ve limanları Umum Müdürlüğü olarak iki umum müdürlüğüne dönüştürülmüştür. 10 Ağustos 1951 tarihinde bu kuruluşun yerine Denizcilik Bankası T.A.O kurulmuştur. 28 Ekim 1983 yılında bütün denizcilik işletmelerini bünyesinde toplayan "Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü kurulmuş ve bu kuruluş Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü adını almıştır.

1913 yılında limanlarımızda 500 bin ton yükleme ve boşaltma yapılmışken 1960 yılında 2.2 milyon ton yükleme 3.3 milyon ton boşaltma yapılmış olup toplam kapasite 5.5 milyon tonu yükselmiştir. Bu miktar 1961 yılında 6.2 ve 1962 yılında 7.8 milyon tonu ulaşmıştır. Limanların araç ve gereçlerinde bu dönemde büyük ölçüde gelişmiştir. Bu dönemde söz konusu taşımacılığın yüzde 30 Türk bayraklı gemiler tarafından yapılmıştır. 1962 yılında deniz ticaret filosunun en belirgin özeliği yaşlılık olup bu özellik Beş yıllık kullanma planında deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi yönünde tedbirler alınmasını kaçınılmaz kılmıştır.

⁷ T.C. Devlet Planlama Teşkilatı 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı-Denizcilik Bankası T.A.O Genel Müdürlüğü, S:4

1962 yılında deniz ticaret filomuzun

20.919	gros tonu	60 yaşından büyük
45.24	gros tonu	50-60 yaşlarında
73.721	gros tonu	40-50 yaşlarında
72.000	gros tonu	30-40 yaşlarında
145 943	gros tonu	20-30 yaşlarında
166 982	gros tonu	15-20 yaşlarında

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plan Dönemi: 1963-1967 Filonun kapasitesi 798.3 bin DWT' dan 840.8 bin DWT ulaşmıştır.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Plan Dönemi: 1968-1972 Filonun Kapasitesi başlangıçta 773.2 bin DWT oluşmuştur. Bu düşüş kapasite fazlalığı ve yaşlılık olarak önceden planlanmış olup aynı dönemin sonlarında 1.191 bin DWT yükselmiştir.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Plan Dönemi: 1973-1977 Türk Deniz Ticaret Filosunun taşıma kapasitesi 1.8 milyon DWT tonu ve Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Plan Dönemi: 1979-1984 Filonun kapasitesi 1983 gelindiğinde 4.4 milyon DWT ulaşmıştır.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Plan Dönemi: 1985-1989 Kabotaj hattında plan hedefleri de aşılılarak yıllık ortalama yüzde 26.1 yırt dışı taşımacılıkta da plana uygun olarak yüzde 10.7 artış sağlanmıştır. Altıncı beş Yıllık Kalkınma Plan Dönemi: 1990-1994 Türk Deniz Ticaret filosu 300 gros tonun üzerindeki gemilerde 1995 yılı sonucunda 9.6 milyon DWT ve 1996 yılında 10.3 milyon DWT' ulaşmıştır.⁸

⁸ T.C. başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı "21 Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz" Ankara 1997 S:48, 9

1.2 DENİZ TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ

Taşımacılık bir ülkenin ekonomisinde üretim sürecinin en önemli unsurlarından biridir. Üretilen mal ve hizmetlerin değişik taşıma sistemleri ile üretim merkezlerinden tüketim merkezlerine hareketi sağlanır. “Deniz Yolu” taşımacılığı alıcı ile satıcı arasında bağ kuran ulaşım sistemidir.⁹

Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 75-80’inin (ton olarak) deniz yolu ile gerçekleştirdiği bilinmektedir. Deniz taşımacılığının diğer taşıma sistemlerine göre daha avantajlı olduğu bir gerçektir. Bunlar dikkate alındığında bu taşımacılık türünün öneminin devam ettiğini, etmek zorunda olduğunu ifade edebiliriz.

Sanayileri, hammadde yarı mamul ve mamul girdiler yönünden dışarı bağımlı ülkeler bu olarak ihracat ve ithalat taşımalarını % 80’ler gibi büyük bir kısmını deniz yolu taşımacılığı ile sağladığı gerçeğini incelediğimizde denizcilik ve deniz ticaretinin ülkelerin gelişmelerinde son derece önemli bir etken olduğunu görmekteyiz.

Bu tespite bırak coğrafi konum ilave edildiğinde ekolojik yapının da etkisi ile daha da şanslı bir hüviyet ortaya çıkmaktadır ki döviz tasarrufu yanında ödemeler dengesinin sağlanmasında denizciliğin adeta bir emniyet sübapı görevi yaptığında açıkça ifade edebiliriz.

Hal böyle olmakla birlikte ekonomik katkı yanında vazgeçilmiş meziyetlere sahip olan deniz ticaretinin bir iktisadi faaliyet olmasının tabii neticesi olarak her safhada ekonomik girdi sağlaması da diğer sektörlerde olduğu gibi bir takım tercihlere bağlı olmaktadır.

⁹ T.C. başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı “21 Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz” Ankara 1997 S:48, 9

“Deniz taşımacılığı hizmet yolundan da çok seçenekli bir taşıma türü olup, bu sistemdeki üretim artışı birim kapasitenin taşıyacağı yük miktarının arttırılmasıyla sağlanır.”¹⁰

Deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma sistemlerine göre çok daha büyük bir öneme sahiptir. Büyük miktarlardaki yükün diğer taşıma sistemlerine oranla çok daha düşük maliyetli “Kara ve demiryolu taşımacılığına göre % 20-30 daha düşük maliyetli - bir yükün bir km taşınması için deniz yolu ton/km maliyeti yaklaşık olarak demir yolundan 2.5 kara yolundan ise 5 kez daha düşüktür”¹¹ “Bir şekilde ülkeler ve kıtalar arası taşınması denizyolu taşımacılığı ile ülkeler ve kıtalar arası taşınması deniz yolu taşımacılığı ile mümkün olabilmektedir” Güçlü bir deniz ticaret filosuna sahip olan ülkeler deniz yolu taşımacılığı ile döviz girdisi sağlayabildikleri gibi, uluslararası sularda bayrak gezdirmek suretiyle ülke itibarını arttırmakta, politik güç sağlamakta ve donanma gücüne destek olmaktadır.

¹⁰ Necmettin AKTEN M. Ali ALBAYRAK S.8

¹¹ Muzaffer Akkaya , “Deniz Taşımacılığının Dış Ticaretimizde Rolü”, Dış Ticaret ve ulaştırma Semineri, dış

TAŞIMA SİSTEMLERİNE GÖRE MALİYET KARŞILAŞTIRMASI

ULAŞIM SİSTEMİ

	YAKIT TÜKETİMİ (MEGASUL/TON-KM)
DENİZ YOLU	
• 3000 DWT TANKER (A)	0.3
• 1226 DEU KONTEYNİR GEMİSİ (B)	0.12
DEMİRYOLU	
• YÜK TRENİ	0.6
KARA YOLU	
• KAMYON MİNİMUM	0.7
MAKSİMUM	1.2
A HIZI 14 KNOT B HIZI 18.5 KNOT	

Deniz taşımacılığında maliyetin düşük dolayısıyla verimin yüksek oluşu ithalat ve ihracatın maliyetini aynı yönde olumlu olarak etkilemektedir. İhracatta fiyatlar aynı oranda aşağıya çekilebildiğinden ihraç mallarımızın rekabet gücünü artırmaktadır. İthalatla ise navlun için ödenen döviz daha düşük olmakta ithal malları ucuzlamakta buda ülke ekonomisine enflasyonu düşürücü bir etki yapmaktadır.¹²

¹² Ticaret Derneği, İstanbul, 18 Temmuz 1986 S:2 T:C.Dz.K.K. "Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri Sonuç Raporu Altınova/Yalova

TÜRKİYENİN DIŞ TİCARET TAŞIMALARININ YOLLARA GÖRE DAĞILIMI

YOLLAR	İHRACAT (TON)	İTHALAT (TON)	TOPLAM (TON)	PAY %
DENİZ YOLU	22.133.588	63.893.439	86.027.023	91.4
DEMİR YOLU	166.385	592.077	708.462	0.8
KARA YOLU	4.529.439	2.648.300	7.177.739	7.6
HAVA YOLU	14.192	82.111	156.303	0.2

Ülkemizin deniz taşımacılığında ithalat-ihracat taşımalarının ayrı bir ağırlığı bulunmaktadır. 1996 yılı rakamları (CROSS TRADE hariç) bu durumu yansıtmaktadır.

TÜRKİYENİN DENİZ YOLU TAŞIMALARI (LİMAN VERİLERİ)

	MİKTAR (TON)	PAY %
İTHALAT + İHRACAT	91.680.312	71.2
KABOTAJ	36.162.157	28.1
TRANSİT	898.830	0.7
TOPLAM	128.741.299	100.00

Maliyet açısından yapılan incelemeler deniz yolunun en ekonomik taşıma sistemi olduğunu göstermektedir. uluslararası sivil havacılık örgütünün bir araştırmada deniz yolunun en ucuz ve verimli taşıma sistemi olduğunu göstermiştir. Bu araştırmaya göre Taşıma sistemleri arasında TON-KM bazında yapılan araştırmanın sonucu söyleyecektir.¹³

¹³ Ticaret Derneği, İstanbul, 18 Temmuz 1986 S:2 T:C.Dz.K.K. "Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri Sonuç Raporu Altınova/Yalova 1-16 MAYIS 1997, S: 20-21

TAŞIMA SİSTEMLERİNDE MALİYET

TAŞIMA SİSTEMİ	TAŞIMA MALİYETİ (TON-KM)
TARİFELİ UÇAK (YÜK-YOLCU-POSTA)	25.2
KARA YOLU (YÜK)	8.0
DEMİR YOLU (YÜK)	5.0
DENİZ YOLU (YÜK)	2.0

KİTLE TAŞIMACILIĞINDA MALİYET

TAŞIYICI TÜRÜ	BİRİM MALİYET (TON-MİL)
KAMYON A	1.000
TREN B	0.030
GEMİ C	0.006
UÇAK	4.400
(A) 10 TONLUK (B) 500 TONLUK (C) 100.000 DWT	

İngiltere Ulaştırma Bakanlığının taşıma sistemlerini enerji tüketimi açısından karşılaştıran bir araştırması da aynı sonuçlara ulaşmaktadır.¹⁴

¹⁴ T.C. Dz.K.K Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri S: 22

Tablo-1 Taşıma Alt Sistemlerinin Özellikleri.

Sistemler	Hız	Kitle Taşıma (Taşıma Kapasiteleri)	Güvenlik	Enerji Tüketimi	Ulaştırma Ağı Kurma (Erişebilirlik)	Maliyet	
						İlk Yardım Maliyeti	İşletme Maliyeti
Denizyolu	Düşük	Yüksek	Yüksek	Az	Sınırlı	Yüksek	Orta-Az
Demiryolu	Orta	Yüksek	Yüksek	Az	Doğal Koşullarla Sınırlı	Yüksek	Orta
Karayolu	Yüksek	Düşük	Düşük	Çok	Çok Fazla	Az-Orta	Az
Havayolu	Orta	Orta Fakat	Yüksek	Çok	Doğal Koşullarla Sınırlı	Yüksek	Çok
Boru	Yüksek	Artmakta	Çok	Çok	Doğal Koşullarla Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Hattı	Çok	Orta-	Yüksek	Az	Az	Yüksek	Az
	Düşük	Yüksek					

Kaynak: İsmet Ergun, Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Hacettepe Üniversitesi İ.İ.B.F Yayın No: 10, Ankara, 1985, S. 55.

1.3 DENİZ TAŞIMACILIĞININ TERCİH NEDENLERİ

Ülkeler arası ticaretin yapılmasını sağlayan ulaştırma, genel anlamda insan ve eşyanın bir noktadan diğer noktaya olan hareketini ifade eder. Ekonomik açıdan taşımanın, noktalar arasında transferinin bir bütün olarak en kısa zaman ve en az maliyetle yapılması arzulanır. Deniz yolu taşımacılığı işte bu noktada en avantajlı ulaştırma sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Aynı zamanda günümüzde ülkelerin kısa ve uygun dönemli ekonomik hedeflerinin gerçekleştirilmesinde etkin görevler üstlenen denizcilik sektörü, ulaştırma sektörünün en önemli alt sistemlerinden birisidir.

Ulaştırma sektörünün bir alt sistemini oluşturan deniz yolu taşımacılığının diğer taşıma sistemlerine göre üstünlüklerini şöyle sıralayabilir.¹⁵

- 1- Dünyanın $\frac{3}{4}$ 'ünü denizler oluşturmaktadır. Birçok ülke ve bölgeler birbirlerinden denizlerle ayrılmışlardır. Böyle olunca bu ülkeler arası taşımacılık ancak hava ve deniz yolu ile yapılabilmektedir. Hava yolu taşımacılığı da deniz yolu taşımacılığına göre pahalı bir taşımacılık türü olduğundan, deniz yolu taşımacılığı bu durumda en uygun taşımacılık türü olmaktadır.
- 2- Özellikle çok uzak ve ulaşılması oldukça pahalı olan pazarlara deniz ulaşım araçlarıyla büyük hacimli taşımacılarda düşük maliyetlere ulaşması mümkündür.
- 3- Uluslararası karayolu ve havayolu taşımacılığında ülkeler arası taşımacılıkta diğer ülkelerin karayolu ve havayolu sahasının kullanılmak zorunda kalındığı durumlarda bu ülkelerdeki olası çeşitli gerginlikler taşımacılığı etkilemektedir. Oysa, deniz yolu taşımacılığı uluslararası sularda daha emniyetlidir.
- 4- Deniz yolu ile yapılan taşımacılık süratli olmaktadır. Gelişmiş yükleme boşaltma teknikleri ile limanların uygunluğu bu hızın artmasına katkıda bulunmakta dolayısıyla deniz taşımacılığı daha uygun bir taşımacılık türü haline getirmektedir.
- 5- Geniş anlamda deniz ticaretinin ülke ekonomisinin ödemeler bilançosunu olan doğrudan katkıları şöyle sıralayabilir.¹⁶

- Ulusal ambarlar ve gemi işletmecilerinin ülke dışında ekte ettikleri navlun gelirleri

¹⁵ M. Işıl Pekdemir, Denizyolu Yük taşımacılığı ve Yönetim Organizasyon İ.Ü. İşletme Fakültesi Yayını Yayın No: 251 İstanbul 1991 S. 24

¹⁶ Zeki Adal, Ders Notları İ.Ü İşletme İktisadi Enstitüsü Deniz İşletmeciliği İhtisas Programı, İstanbul, 1990

- Yurt dışına deniz sigortacılığı hizmeti sunan ulusal sigorta şirketlerinin gelirleri
- Ulusal limanlara yabancı gemilerin ödedikleri liman hizmet masrafları
- Ulusal armatörlerin gemilerini kiralayan yabancı denizcilik şirketlerinin ödedikleri kira gelirleri
- Ulusal tersanelerin yabancı gemilerden elde ettiği inşa, bakım, onarım vs gelirler.

Dünya ticaretinden pay almak ve ekonomik kalkınmasını gerçekleştirmek isteyen her ülke, döviz tasarrufu sağlanan, dış ticaretini geliştirme, istihdam sağlama gibi ekonomik hedefleri gerçekleştirmek için ülke ihtiyaçlarına en iyi şekilde cevap verebilecek ve birbirini tamamlayabilecek dengeli bir ulaştırma sistemi kurmak durumundadır. Burada denizden coğrafi olarak en üst seviyede faydalanma konumunda olan ülkeniz gibi ülkeler denizciliğe daha çok önem vermek suretiyle belli büyüklükte ivme sağlayabilirler.

1.4 DENİZ TAŞIMACILIĞINDA ETKİN OLAN FAKTÖRLER

Deniz taşımacılığın sorunlarını ve bunların çözümlerine belirtmek için denizyolu taşımacılığının önemli faktörlerini incelemek yerinde olur. Ekonomide diğer sektörlerin tamamlayıcısı ve ayrılmaz bir parçası olan ulaştırmanın aksaması diğer sektörleri de etkiler. Üretim ve Pazar içerisinde bir girdi olan taşımacılığın maliyeti artmakla rekabet gücümüz oluşmakta ve paramız daralmaktadır. Bunun için taşımacılık en ekonomik bir biçimde yapılmalıdır. Bilindiği gibi deniz taşımacılığı en ekonomik bir ulaşım yöntemidir.

Bunun yanında üretim genellikle karada yapıldığından diğer ulaşım sistemlerinin de tanımlayıcısıdır.

Deniz taşımacılığında etken olan faktörleri kabaca 6 eş gurup içerisinde inceleyebiliriz. Bunlar.¹⁷

- 1- Liman faktörü
- 2- Araç faktörü
- 3- Personel faktörü
- 4- İşletmecilik faktörü
- 5- Deniz araçları üretim faktörleri.

1.4.1 LİMAN FAKTÖRÜ

Limanlar karadan gelen ve karaya gidecek mallar emniyetli bir şekilde ve seri olarak elleçlenebilmek ve muhafaza edilebilmelidir. Yükün gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması çok kısa süre içerisinde ve mala zarar vermeyecek tarzda yapılmalıdır.

Bu işlemlerin gerçekleştirilmesi limanda bazı teçhizatların bulundurulması sayesinde mümkün olur. Diğer bir deyişle elleçleme işleminin seri olarak yapılabileceği bir kaldırma ve iletme sisteminin mevcudiyetiyle, limanda yeterli depolama ve muhafaza tesislerinin bulunması gerekir. Liman özellikleri mal akışı yoğunluğuna göre uğrayacak gemi boyutlarında müsait olacaktır. Gemi yol aldığı sürece yük taşınabileceğinden limanda yükleme ve boşaltma süresi minimuma indirildiğinde daha az sayıda gemi ile aynı yükü taşımak mümkün olabilir.

Üç tarafı dört denizle çevrili olan ülkemizde limanların sayısı ve nitelikleri yetersiz bulunmaktadır. Yatırımların aksamasıyla günün taşımacılık şartlarına uyum sağlanamamaktadır. Limanların uygun

¹⁷ Nihat TEKİN T.C. Ulaştırma Bakanlığı 8. Ulaştırma Şurası 17-19 Mart 1987 ANKARA, S: 117

teçhizatlarla donatılıp iyi hizmet verilmesi durumunda hem iç ticaret ve hem de dış ticarete bir gelişme kaydedilecektir.

Türkiye Orta Asya ve Ortadoğu için köprü vazifesi oynadığından tedbir alındığı takdirde taşımacılığın artışı temin edilebilir.

1.4.2 ARAÇ FAKTÖRÜ:

Deniz araçları, taşıyacakları yükün özelliklerine bağlı olarak yükün emniyetli bir şekilde ve ekonomik olarak taşınabileceği kapasite ve yapıda olmalıdır. Optimum araç kapasitesi, yükün taşınacağı limanlar arasındaki mesafeye araç hızına, taşımadaki girdi miktarına, taşınan malın cins ve özelliklerine, limanlar ve denizyollarının fiziksel özelliklerine bağlı olarak belirlenir. Yapı şekli ise taşınacak yükün şekline göre, en kolay ve kısa sürecek yükleme ve boşaltmaya imkan verecek özellikte olmalıdır. Deniz aracı işletme masraflarının deniz taşımacılığı masrafları içerisinde önemli paya sahip olması nedeniyle, ekonomik işletme sağlayacak makine ve ekipmanlarla teçhiz edilmesi zorundadır. Ülkemizde filo yaş ortalamasının yüksek oluşu nedeniyle kapasite tam olarak kullanılmamakta ayrıca görünen kapasite ile aktif kapasite arasındaki fark her geçen gün artmaktadır.

1.4.3 PERSONEL FAKTÖRÜ

Deniz taşımacılığında gerek kara ve gerekse denizde çalışan personelin ekonomik bir taşımacılığın icaplarına uygun şekilde eğitilmiş ve ehliyetli kişilerden meydana gelmesi gerekir. Liman personeli ise ekonomik olarak liman hizmetlerini verecek tarda yetişmiş olmalıdır.

Denizde çalışan personelin eğitimi ise çok daha önemlidir. Ekonomik taşımacılığı sağlayacak etkenlerin her biri bir optimum içerisinde birleştirecek ve kararlar verebilecek yapıda elemanların yetiştirilmesi

zorunlu olup özellikle dünya ticaretinden daha fazla pay alabilmek için uluslararası ilişkilerde başarı sağlayacak insan konusuna büyük önem verilmelidir.

1.4.4 İŞLETMECİLİK FAKTÖRÜ

Yükün bağlanmasıyla ilgili çalışmaları acente ve temsilcilikleri ile diğer kuruluşlarla bir ahenk içerisinde, rasyonel bir koordinasyonu yaparak, araçların mümkün mertebe yüksek doluluk oranlarıyla seyrini temin edecek, uluslararası ilişki ve bağlantıları kurabilecek bilgili ve becerili kadronun ve sistemin bulunması deniz taşımacılığının bel kemiğini oluştururuz. Deniz araçlarının bakım onarım ve donatım hizmetlerinin bir program çerçevesinde ve aksatılmadan yürütülmesi deniz ulaşımının ana ilkesidir. Çoğu gemilerimizin yurtdışında havuz işlemlerinin yaptırmak zorunda kalmaları zor kazandığımız dövizin israfı olarak görülmelidir.

1.4.5 DENİZ ARAÇLARI ÜRETİM FAKTÖRÜ

Deniz araçlarının zamanın taşımacılığına ve üretimlerinin bu taşımacılık şartlarına uygun olması ekonomik ulaşım yönünden çok önemlidir. Deniz araçlarının ülkemizdeki üretimi çeşitli nedenlerle uzun bir süreyi kapsayabilmekte, kapasiteler hiç bir zaman tam olarak kullanılmamaktadır.

1.5 DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞININ TÜRLERİ

1.5.1 GEMİLERİN SULARDA DOLAŞIM ŞEKLİNE GÖRE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

Denizler uluslararası su alanlarıdır ve gemiler bayrakları hangi devlete ait olursa olsun denizlerde serbestçe dolaşarak taşıma hizmeti

vermekle ve dünya ticaretinin gelişmesinde önemli rol oynamaktadırlar.¹⁸ Bu açıdan deniz yolu taşımacılığına bakıldığında bir ülkenin bayrağını taşıyan gemilerin denizlerde dolaşma şekline göre deniz taşımacılığı aşağıdaki gibi sınıflandırılmalıdır.¹⁹

1. Kabotaj Sularda yük taşımacılığı
2. İthal ve ihraç yük taşımacılığı
3. Transit yük taşımacılığı
4. Yabancı limanlar arası yük taşımacılığı
5. Göller ve nehirlerdeki yük taşımacılığı (iç su taşımacılığı)

1.5.1.1 KABOTAJ TAŞIMACILIĞI

Bir ülkenin yönetim ve denetiminde bulunan denizlerde yapılan veya başlangıç ve bitiş noktaları bu ülkenin kıyılarında olan taşımacılık şeklidir.²⁰

Kabotaj hakkı “bir devletin kıyılarında deniz ticareti yapmak veya sularında ticaret ve sanal uygulayabilme hakkını vatandaşlara ve bilhassa kendi bayrağını taşıyan gemilere vermek suretiyle bahsettiği bir ayrıcalıktır.”²¹

1.5.1.2 İTHAL VE İHRAÇ YÜK TAŞIMACILIĞI

Ülke ithal ve ihraç mallarının deniz yolu ile taşınmasıdır. Ülke limanlarından başka ülkelere yapılan ihracat taşımalarının yada başka

¹⁸ T.C. devlet Planlama Teşkilatı, Deniz ulaştırması ve Limanlar Özel İhtisas Komisyonu Raporu, İstanbul Kasım 1986 S.49

¹⁹ T.C Devlet Planlama Teşkilatı, Deniz ulaştırması ve Limanlar Özel İhtisas Komisyonu Raporu S. 7.9

²⁰ S. Zeki Pamukoğlu Türk Deniz Taşımacılığı İstanbul, 1982 S. 7

²¹ S. Zeki Pamukoğlu S. 5

ülkelerden yapılan ithalatın ülke limanlarına getirilmesinin denizyolu ile gerçekleştirilmesidir.

1.5.1.3 TRANSİT YÜK TAŞIMACILIĞI

Bu taşımacılık türünde yolculuğun bir bölümü ülke sınırları içinde gerçekleşmekte ancak, başlangıç ve bitiş noktaları ülke sınırları dışında kalmaktadır.²²

1.5.1.4 YABANCI LİMANLAR ARASI (CROSS-TRADE) YÜK TAŞIMACILIĞI

Taşımacılığın başlangıç ve bitiş noktaları ve yolculuk ülke sınırları dışında gerçekleşmektedir. Bu taşımacılık türü Cross-Trade yani üçüncü ülkeler arası taşımacılık adı ile anılmaktadır.²³

1.5.1.5 İÇ SU TAŞIMACILIĞI

Ülke içindeki kanallar, göller ve nehirlerde yapılan su yolu taşımacılığıdır.²⁴

1.1.5.2 SEFER TÜRLERİNE GÖRE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

Denizyolu yük taşımacılığı, sefer türlerine göre genel olarak iki grupta toplanmaktadır.²⁵

1- Düzensiz (tramp) taşımacılık

²² T.C. Devlet Planlama Teşkilatı, Deniz Ulaştırması ve Limanlar Özel İhtisas Komisyonu Raporu S. 7

²³ Deniz Ticaret Odası, "Üçüncü Ülkelerarası Taşımacılık", Deniz Ticaret Dergisi İstanbul Eylül 1987 S.23

²⁴ Ernst G. Frankel, Regulation and Policies of American Shipping, Auburn House Publishing, Co, Boston 1982 S: 10

²⁵ G. Güngöler ve S. demirdoğan Deniz Yük Taşımacılığı uluslararası Endüstri ve Ticaret Bankası, Sektör İncelemeleri No: 1 İstanbul, Temmuz 1982 S. 7

2- Düzenli (Layner) taşımacılık

1.5.2.1 DÜZENSİZ (Tramp) TAŞIMACILIK

Bu taşımacılık türünde gemiler dünya piyasasında nerede yük bulurlarsa oraya giderek dünyanın her bir köşesine yük taşımaktadırlar.²⁶ Seferler belirli bir programa bağlanmış olduğundan gemiler nerede karlı yük bulurlarsa oraya gitmektedirler.²⁷ Tramp taşımacılıkta genel olarak gemiler chartez party denilen ve genellikle “ona time” veya “voyage Gasis” denilen sözleşmelerle kiralanmak suretiyle yük taşımacılığı yapılmaktadır.²⁸ Navlun oranları bu nedenle her bir sefer için, birbirini takip eden seferler veya uzun dönemleri kapsayan sözleşmelerle kiralama şekline göre belirlenmektedir.

Tramp taşımacılıkta kömür, hububatlar, maden cevheri, şeker, gübre gibi çeşitli dökme yükler taşınmaktadır. Ve yüklerin büyük bir kısmını mevsimsel yükler oluşturmaktadır.²⁹ Bu taşımaların temel özelliği geminin bu emtialarla doldurulmasıdır. Bu gemilerin genellikle küçük olmasıdır. (10.000 - 17.000 dwt kapasiteli)

1.5.2.2 DÜZENLİ (LAYNER) TAŞIMACILIK

Layner taşımacılık, belirli limanlar arasında belirli sayıdaki gemiyle düzenli bir şekilde önceden programlama bir taşımacılık türü olmaktadır.³⁰ Taşımalar belir gün ve saatlerde belirli navlunlarla gerçekleştirilmektedir.

²⁶ J.E. Sloggett, Shipping Finance, Fairplay Publications Limited, Conclun 1984 S 112

²⁷ A. Lavkan Deniz Ulaştırma Ekonomisi Denizcilik Yüksek Okulu ve Eğitim Merkez Komutanlığı Başkanlığı Yayını Tuzla İstanbul 1984 S. 31

²⁸ Alan E. Branch The Elements of Shipping, Chapman and Holl Ltd. London 1970 S. 29

²⁹ Alan E. Branch, The Elements of Shipping S. 29

Bu taşımacılık türünde yük genellikle heterogendir ve çoğunlukla genel kargo taşınmaktadır.³¹

Parça yük olarak tanımlanabilecek bu yükler ya ambalajlı olmakta yada adet esasına göre gemilere yüklenmektedir.³² Yük genellikle çuvallarda paletlerde mukavva kutularda, kasa ve sandıklarda bulunmaktadır. Bu şekilde bir çok farklı nakliyeciler küçük miktarlardaki mallarını sevk edebilme imkanı bulabilmektedirler. Gemiler önceden ilan edilmiş aralıklarla ve belirli bir rota üzerinde çalışmakta ve son zamanlarda taşımalar konteynırlar de yapılmaktadır.

Layner taşımacılık otobüs seferlerine benzetilmektedir. Gemi dolsun yada dolmasın zamanı gelince hareket etmek zorundadır.³³ Bu taşımacılığın bir başka özelliği navlun oranlarının belli olmasıdır ve navlun oranları kısaca konferans adı verilen birlikte tarafından tespit edilen tarifelere göre belirlenmektedir.³⁴

Bunlara ilave olarak Layner taşımacılıkta kullanılan araçlar tramp taşımacılıktakine oranla daha hızlıdır ve çeşitli kargonun yüklenmesini sağladığından daha karmaşıktır. Bunun sonucu Layner taşımacılıkta ton başına düşen maliyet tramp taşımacılıktan daha yüksek olmaktadır.

Layner taşımaların düzenli ve sabit olarak programlanmış olması yükü taşıyan açısından düzenlilik sağlarken belirli gün ve saatlerde, belirli limanlar arasında geminin faaliyet gösterdiğini bilmek taşıtan açısından maliyeti yüksekte olsa avantaj sağlamaktadır.

³⁰ Herman C. Helms "The Next Ten Years in Shipping" Trade and Shipping Policy Issues for World Business, Paris, 1980 S. 64

³¹ G. Güngöler ve S. Demirdöğen S. 7

³² G. Güngöler ve S. Demirdöğen S. 10

³³ Herman C. Helms S. 64

³⁴ Osman Altuğ Deniz Taşıt İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyetlerin Yönetim Yönünden İncelenmesi İstanbul Matbaası İstanbul 1974 S. 7Herman

1.5.3 YÜK VE GEMİ TÜRLERİNE GÖRE DENİZ TAŞIMACILIĞI

Genellikle, hız, zaman ve giderler gibi bazı faktörler dikkate alınarak, her yük türü için özel gemi inşa edilmekte yada gemiye taşıyacağı yükte uygun özellikler kazandırılmaktadır.³⁵ Böylece, özel bir yük için dizayn edilmiş bir geminin yaptığı taşımacılık faaliyetinde genellikle o ad ile anılmaktadır. Örneğin Ro-Ro gemileri ile yapılan taşımacılığa Ro-Ro taşımacılığı konteynır gemileri ile yapılan taşımacılığa konteynır taşımacılığı denilmektedir.

Sonuçta yük ve gemi türlerine göre denizyolu taşımacılığı gruplandırıldığında her yüke yolcu gemiye göre bir taşımacılık ortaya çıkmaktadır.

Ancak yük ve gemi türleri kendi içlerinde genel bir gruplamaya tabi tutulduğunda şöyle bir sonuca ulaşmak mümkündür.³⁶

- 1- Tanker taşımacılığı
- 2- Ro-Ro taşımacılığı
- 3- Konteynır taşımacılığı
- 4- Kombine taşımacılığı
- 5- Dökme yük taşımacılığı

1.5.3.1 TANKER TAŞIMACILIĞI

Tanker taşımacılığında, petrol ve petrol ürünleri ile gaz ve kimyevi maddeler gibi sıvı yükler, tankerler aracılığı ile taşınmaktadır. Ve tankerler bu sıvı yüklerin cinsine uygun olarak dizayn edilirler. Örneğin petrol

³⁵ Refik Akdoğan Ticaret Gemileri Gemiciliği Günlük Ticaret Gazetesi Tesisleri Matbaası, İstanbul S. 29

³⁶ Latif Çakıcı taşıma kapları ile zincirleme taşımacılık Üniversite Matbaası , Ankara 1978 s . 33

tankerleri, asfalt tankerleri, kimyevi madde tankerleri gibi genel olarak her bir tankerin taşıyacağı yük türü belirlidir ve tankerler o yolun taşınmasına tahsis edilirler.³⁷

Bu tür yükler kıyıda pompalanarak tankerlerde yer alan tanklara alınmakta ve boşaltma işi ise geminin kendi pompalama sistemi ile yapılmaktadır. Bu nedenle bu tür gemilerde farklı yerde pompalama odaları ile birlikte karmaşık bir borulama sistemi mevcuttur ve tankerler özel bir kaplamaya sahiptirler. Özellikle petrol tankerlerinin bir başka özelliği tankerlerin hemen boşaltma işleminden sonra temizlenmesi gerekliliğidir. Çünkü havuz kargosunun boşaltmış bir tanker çok tehlikelidir. Akışkan petrolün buharlaşması ve havayla teması patlamaya neden olabilmektedir.

LPG ve LNG tankerleri de, tanker taşımacılığında kendilerine has yüklerin taşınması amacıyla tasarlanmış tankerlerdir. LPG tankerleri sıvılaştırılmış petrol gazı taşımakta LNG tankerlerinde sıvılaştırılmış doğal gaz taşımaktadırlar.³⁸

Tanker taşımacılığı bu özelliklerinden dolayı oldukça özel bir taşımacılık türüdür. Ve spesifik bir mürettebat ve brokerlerle iş birliği gerekmektedir.

1.5.3.2 Ro-Ro TAŞIMACILIĞI

Ro-Ro kelimesi İngilizce de Roll on - Roll of sözcüklerinin baş harflerinde oluşmaktadır.³⁹ Ro -Ro taşımacılığı kara yolu ile deniz yolu bağlantısını sağlamakta ‘‘kapıdan kapıya’’ ve ‘‘depodan depoya’’ denilen

³⁷ Latif Çakıcı taşıma kapları ile zincirleme taşımacılık Üniversite Matbaası , Ankara 1978 s : 33

³⁸ S.Erol Eröztürk Deniz Taşımacılığında acenteliğe başlarken D.B Deniz Nakliyat T.A.Ş yayını İstanbul 1985 S:1

³⁹ Refik Akdoğan S.29

taşımacılık türünün bir örneğini oluşturmaktadır.⁴⁰ Ro-Ro gemileri yük dolu tekerlekli araçları (Kamyon, tır gibi) taşıyan gemilerdir.

Bu taşımacılıkla yük doğrudan doğruya satıcı şirketlerde veya depolarında tekerlekli araçlara yüklenmekte, bu tekerlekli araçlar vasıtasıyla limana gelmekte ve doğrudan gemilere alınmaktadır. Bu şekilde yük tekerlekli araçlarla gemiye yüklenmiş olmakta ve varış yerlerine gelindiğinde tekerlekli araçlarla gemiden indirilerek ulaşacağı noktaya gönderilmektedir. Bu şekilde yükleme -boşaltma işleri kısalmakta ve taşıma çabuklaştırılmakta ve yüklerin hasara uğramaları en aza indirilmektedir .Bu durum doğal olarak yükü taşıyan ve taşıtan açısından yararlı olmaktadır. Dolayısıyla nakliyecinin yükü daha az maliyetle ve daha çabuk ulaştırmakta ,taşımacılıkta işletmesi ise çabuk ve oluşuk maliyetli kapıdan kapıya taşıma metodunu müşterisine sunmakla rekabet üstünlüğü elde etmektedir.⁴¹

1.5.3.3 KONTEYNİR TAŞIMACILIĞI

Konteynir taşımacılığı genellikle parça yük (genel kargo) taşımacılığın içermektedir. Ve genellikle Layner taşımacılığı şeklinde yapılmaktadır.⁴²

Konteynir gemilerinden önce armatürler özel taşıma kaplarını (Konteynirleri ellerinde mevcut klasik kara yük gemileriyle taşımışlardır. Ancak konteynirler in klasik gemilerde taşınmalarının zor olması ve yüklerin boş hasarları uğramaları nedeniyle da sonralara bu taşınabilmesi için gemilere özel şekilde donatılmışlardır . gemilerde bu kapların yerleştirilmesi için özel bölmek dizayn edilmiştir.⁴³ Böylece

⁴⁰ Alan E. Bronech The Elements of Shipping Chapman and Hall .Ltd. Iontdon 1970 S.93

⁴¹ Alan E. Branch Economics of Shipping Prattice an Mona gement 2 nd. Ed , Chapman and Hall Ltell Lontdon 1988 S.90

⁴² G . Gungulez ve S Demirdoğan S. 7

⁴³ Latif Çakıcı S:33

Konteynırlar geminin kendi vinçleri ile gemiye yüklenip boşaltılmakta böylece yükleme ve boşaltma işlemi daha çabuklaştırılmaktadır.⁴⁴

Konteynırlar taşımacılığın avantajları hızlı ve mekanik yükleme - boşaltmaya olanak sağlaması ve geminin limanda bekleme süresini kısaltması hasarları azaltması ve kapıdan kapıya taşımacılık hizmeti vermesidir. Bunun yanında en büyük dezavantajı ise bu tarz gemilere ait tasarım çalışmalarının yüksek maliyetli olmasıdır.⁴⁵

1. 5. 3. 4 KOMBİNE TAŞIMACILIK

Kombine taşımacılıkta ,gemi Petrol veya kuru yükleri taşımak amacıyla dizayn edilir.⁴⁶ Maden cevheri -Petrol taşıyıcıları (Ore-Oiles-OO) , Maden cevheri -dökme -yük - ham petrol taşıyıcıları (Ore -Bulk Oiles , OBO) Petrol ürünleri -dökme yük -ham petrol taşıyıcıları (Oil Products - Bulk -Crude oil Carriers PROBO) bu taşımacılık türüne girmektedir.⁴⁷

Örneğin OBO gemileri (Ore -Bulk -Oiles) hubatlar , fosfat Alüminyum gibi dökme yüklerle maden cevherinin taşınmasında kullanabildikleri gibi petrolün taşınmasında da kullanılabilirlerdir.⁴⁸ Bu özelliğinden dolayı bu taşımacılığa kombine taşımacılık denmekte OO gemileri maden cevheri ve petrol taşıyabilmekte PROBO gemileri ise petrol ürünleri dökme yük ve ham petrol taşımaya uygun özellikler göstermektedir.

⁴⁴ S. Erol Öztürk S: 2

⁴⁵ Lahit Çakıcı S : 35

⁴⁶ Nersesion , Rol I.. Ships and shipping a Compre hause Guide S. 72

⁴⁷ OECD , Maritime Transport 1986 S.8

⁴⁸ 48-M. Alderton Patrick Sea Transport Operations and Economics Thomas Reel Publications Ltcl. London 1980

1. 5. 3. 5 DÖKME YÜK TAŞIMACILIĞI

Maden cevheri, hububatlar , konumuna alınmayan fosfat çimento, gübre, tuz , şeker gibi yükleri dökme yük gemileri ile taşındığı taşımacılık şeklidir.⁴⁹ Bu taşımacılıkta yüklerin özellikleri nedeniyle gemiye boşaltılmakta taşımada herhangi bir kap kullanılmamaktadır. Böylece yükleme boşaltma giderleri minimize edilmeye çalışılmaktadır.⁵⁰ İdeal olan yükleme kapasitesi, kargonun, yakıtın, ve ambarın, ve suyun toplam ağırlığı geminin açık alanına yüklenmesidir. Kısaca işaretlenmiş clear-weight kapasitesine ulaşıncaya kadar gemiye kargo yüklenir. Bu taşımacılık türü genellikle trap taşımacılık şeklinde yapılırken bir kısım yükler Layner olarak taşınmaktadır.⁵¹

1.6 DENİZ YOLU TAŞIMACILINDA İŞLETME TÜRLERİ

1.6.1 ARMATÖR İŞLETMELER

Kendine ait veya kiraladığı gemilerle taşımacılık işlevini gören deniz işletmelerine armatör adı verilmektedir. Ve bu işletmeler üç temel grup altında toplanmaktadır.⁵²

- Tramp işletmeleri
- Layner işletmeleri
- Tanker işletmeleri

Ancak bu işletme tankeri her zaman ayrı ayrı kurulup sadece o piyasada faaliyet göstermezler . Uygulamada bir deniz taşımacılığı işletmesi

⁴⁹ United Nations, Establishment of Expansion of Merchant Marines in Developing Countries, United Nations Conference on Trade and Development , Newyork , 1968 S.2 ch 13-14

⁵⁰ -Refik Akdoğan S. 29

⁵¹ United Nations S.2 ch 13-14

⁵² Refik Akdoğan Ticaret Gemileri Gemiciliği Günlük Ticaret Gazetesi Tesisleri Matbaası, İstanbul S. 29

hem Layner hem de tramp ve tanker taşımacılığı yapabilmekte, konteynır ,Ro -Ro gemileri gibi özel amaçlı gemiler işletilmektedir.⁵³

1.6. 1. 1 TRAMP İŞLETMELERİ

Tramp tada düzensiz taşımacılıkta , deniz taşımacılıkta en eski taşımacılık türüdür. Geçmiş dönemlerde deniz taşımacılığında rüzgar. Akıntı gibi doğal koşulları önemli rolü olmaktadır. Gemiler doğal koşullar uygun ise yola çıkarlar değilse havanın düzelmesi beklerlerdi. Bu durumda taşımaların düzensiz olarak yapılmasına neden olurdu. Tramp taşımacılığının gelişmesinde ticaretin günümüzdeki kadar gelişmemiş olmasında önemli bir etken olmuştur . Bu da o devirde işlerin düzensiz olmasından kaynaklanmaktadır. Bunun sonucunda da gemiler sık sık yola çıkmak zorunda kalırdı.⁵⁴ Doğal koşulların etkisi ve ticaretin bu denli gelişmemiş olması tramp taşımacılığının ve tramp işletmelerin ortaya çıkmasında ve gelişmesinde önemli rol oynamaktadır.

Bu taşımacılık türünde işletmeler genellikle küçük ve bir kısım aile şirketi şeklindedir.⁵⁵ Ve tek gemisi olan bir çok tramp işletmesi taşımacılık faaliyet ile uğraşmaktadır . Bu günde bu taşımacılık türünde basit arz -talep kuralları en güzel şekilde işlemekte gemiler nerede karlı bir yük bulurlarsa oraya gitmektedirler. Ve taşımalar belli bir programcı bağlı değildir. Bu nedenle işletmeler yük bulmak, gemilerinin yüksüz ve boş gezmesini en aza indirebilmek için limanlar arasında gemilerin yük ararlar .

Bu taşımacılık türünde, yük ile geminin karşılaşmasında brokerler ile gemi acenteleri önemli rol oynarlar.

⁵³ G. Güngüler ve S. Demirdöğen S: 10

⁵⁴ Ignacy Chrzanunowski S : 15-16

⁵⁵ G.Güngüler ve S. Demirdöğen S: 7

Dünya navlun hareketlerine bağlı bir ortadan içinde çalışma durumunda olduğundan tramp işletmelerinin dünya iş merkezlerini ve iş trendlerini yakından izlemeleri gerekmektedir. Bu nedenle bu işletmeler, brokerler ve acenteleri vasıtasıyla dünya navlun piyasasındaki hareketleri çok iyi takip etmeli, ekonomik politik,sosyal ve doğal değişim ve gelişmelerden anında haberdar olmalıdırlar.⁵⁶

Özellikle bu işletmeler ekonomik çevre koşullarının değişmelerinden çok çabuk etkilenmeleri nedeniyle kendi bünyelerine uygun bir takım kurallar olmak durumundadırlar

Örneğin navlun piyasası maliyetlerin altına düştüğünde zaten az sayıda çalıştırılan mürettebatın sözleşmelerini iptal ederek uygun piyasa koşulları oluşuncaya kadar gemilerini bağlanmaktadır. (laid-up) Böylece kötü piyasa koşullarında çalışarak büyük zararlara neden olacak sefer bağlantılarından kendilerini uzaklaştırmak.⁵⁷

1. 6. 1. 2 LAYNER İŞLETMELERİ

Buharın icadı ve gemilerde kullanılmasıyla doğal koşulların deniz taşımacılındaki olumsuz etkileri azalmıştır. Dünya ticaretinin gelişmesi ve dolayısıyla deniz taşımacılığına olan talebin artması denizler ve okyanuslar arasında düzenli deniz taşımacılığını gerekli kılmıştır 18 yy ikinci yarısında düzenli (Layner) taşımacılık başlamış düzenli seferler yapan işletmelere talep artmıştır.⁵⁸

Layner taşımacılıkta seferler belirli zaman ve saatlerde yapıldığından taşımalar önceden belirli hatlar arasında programlamaktadır. Bu nedenle Layner işletmeleri , kısa vadede yük taşıyabilme yeteneklerine göre

⁵⁶ D. B. Deniz Nakliyatı T. A. Ş. S:14

⁵⁷ D. B. Deniz Nakliyat T. A. Ş S:14

⁵⁸ Ignacy Chrzanowski S: 15-16

gemilerinin belirli bir plan içinde taşıma programlarını yapmaları gerekmektedir. Bu işletmeler düzenli hizmet verebilmeleri içindir. Sabit pazarlara ihtiyaç duymaktadırlar.

Bu nedenle Layner işletmelerinde Pazar sabittir ,belirlidir. Ve uygulanacak navlunlarda federasyonlar tarafından tespit edilmiştir.

Layner taşımacılık tramp taşımacılığa göre daha karmaşık ve daha maliyetli bir taşımacılık türüdür. Bu nedenle hat hizmetine sunulmuş bir geminin gerek seyir sırasında gerekse limanlarda devamlı bir gözetim'e tabi tutulması gerekmektedir . Mevcut hatlarda taşımacılık yaparken veya yeni bir hat açılırken Layner işletmesinin bir takım faktörleri dikkate alması gerekmektedir. Bunlar.⁵⁹

- *Limanlar arasındaki yük cinsleri ve trafik yoğunluğu
- *Yük trafiğinin mevsimsel değişimleri
- *Bu hatlarda çalışan şirketler , gemi adetleri ve sefer aralıkları
- *Navlun federasyonları ve federasyon navlun politikaları
- *Hata sunulacak geminin tipi ,adeti, tonajı ve sefer aralıkları
- *Düzenli olarak uğranacak limanlar ve özellikleri

Bu bilgilerin çok iyi değerlendirilerek buna göre kararın verilmesi gerekmektedir. Aksi halde pahalı bir organizasyon olan Layner taşımacılıkta hatalı kararlar büyük zararlara neden olabilmektedir.

Bu nedenle geminin hızı ve hacmi , gemi sayısı ve o hizmet hattındaki sefer sıklığı gibi hizmetler bir arada değerlendirilmesi düzenli yük taşımacılığında önemli olmaktadır.⁶⁰

⁵⁹ D. B. Deniz Nakliyat T. A. Ş. S:14-15

⁶⁰ C. K. Kim A n Innovation In linez Shipping. The Rould- The World Service as a Global Stratay Institute of Shipping Economics and

Layner taşımacılık yapan işletmeler tramp taşımacılığın aksine yeterli adet ve tonajda gemiyi hizmete sunması ve yeterli adet ve yetenekte personele donatılması gerekmektedir.⁶¹

Bu işletmelerin büyük bir şirket halinde gelebilmeleri ve idareyi sayabilmeleri için yüksek bir yatırım gerekmektedir. Pazarlama örgütleri ve acenteler ağı oluşturmak iyi bir yönetim kadrosu oluşturabilmek için bu yatırıma gerçekten ihtiyaç duyulmaktadır. Bu yatırımı sağlayabilmek gerekli örgütleri kurmak ve iyi bir yönetim kadrosu oluşturmak geç olduğundan bu hizmeti veren şirketlerin sayısı sınırlı olmaktadır.⁶²

Layner işletmelerinin gemi sefer , gün ve saatlerini daha önceden programlamaları zorunludur. Değişen dünya deniz ticaretine ayak uydurabilmek için bu işletmede yeni pazarlar bulmak ve bu buralara düzenli seferler yapmak zorundadır.

1. 6. 1. 3. TANKER İŞLETMELERİ

Tanker işletmeciliği özel bir taşımacılık turudur . Ve 18 yy sonlarında görülmektedir. Daha önceleri yük (petrol ve petrol ürünleri), yük gemilerinde fıçı ve kaplarla taşınmaktaydı. Bunun sonucunda emek tüketimi fazla olmaktaydı . Uluslararası deniz ticaretinde ham petrol ve petrol ürünlerinin öneminin artması, bu taşımacılığın gelişmesinde önemli rol oynamıştır.⁶³

⁶¹ D. B. Deniz Nakliyat T. A. Ş. S:15

⁶² J. Groenendijk, " Differences Between the Cinez and Bulk Trades " Trade and shipping Policy Issues for World Business, Report and the 3 rd I CC Inteznational Shipping Conference International Chamber of Commerce Paris 1980 S:99

⁶³ J. Groenendijk S: 99

Genel olarak tanker taşımacılığı tramp taşımacılık türüne benzemektedir. Bir çok büyük petrol şirketinin kendi gemileri ile yaptığı taşımalar yanında sadece tanker işletmeciliği ile uğraşan işletmelerde bulunmaktadır . Ve bu işletmeler gemilerini charter-party esasına göre kiralarak çalıştırmaktadır.⁶⁴

Tanker işletmeleri yükün yüklendiği limanlar ile boşaltıldığı limanlar arasında sürekli bir hizmet vermektedir. Sürekli yapılan bu taşımacılık Layner taşımacılığa benzerken, yük taşıma yapısı tramp taşımacılığa benzemektedir .Bu taşımacılık dünya navlun pazarında herhangi bir kiriz durumunda en çok etkilenecek taşımacılık turudur. Buna rağmen dünya deniz ticaret filosunun yaklaşık yarısını tankerler oluşturmaktadır.⁶⁵

Sözü geçen işletme türleri (tramp ve tanker) ayrı ayrı kurulup sadece o piyasada faaliyet göstermezler. Uygulamada bir deniz taşımacılığı işletmesi hem Layner , hem de Tramp ve tanker taşımacılığı yapabilmekte, konteynır,RO-RO gemileri ve özel amaçlı gemiler işletebilmektedir.⁶⁶

1. 6. 2. GEMİ ACENTELERİ

Önceleri armatörün hukukuna diğer limanlarda temsil hakkı sadece kaptanın elinde bulunuyordu,daha sonraları bu hizmetin sınırları genişledikçe gemi acenteleri mesleği oluşmuş ve gemi acenteleri ,işletmeleri kurulmuştur.⁶⁷

Acente vekili bulunduğu kaptan veya temsilcisi olduğu armatür namına , bulunduğu limana gelen ve giden gemilerin her türlü acentelik

⁶⁴ Ignacy Chrzamowski S:31

⁶⁵ G. Güngüler ve S. Demirdöğen S:10

⁶⁶ G. Güngüler ve S. Demirdöğen S:10

⁶⁷ Zeki Pamukoğlu S. 111-112

hizmetlerini yerine getiren yasal olarak kurulmuş ve gemi acenteliği yapmaya yetkili kişi veya ortaklara ait firmadır.⁶⁸ Şeklinde tanımlanmaktadır. Gemi acentesi bir veya bir kaç gemi işletmesinin belirli bir bölge içinde temsilciliğini üstlenmekte temsilcilerin yaptıkları gemilerin uğrayacakları limanlarda gemi ile ilgili her türlü hizmetin icra ve denetimini yapmakta ve yol hizmetlerini yerine getirmektedir. Bu hizmetler genellikle limanlardaki çeşitli değişiklikleri (Suyun derinliği herhangi bir grev olasılığı gibi) bildirmek buldukları gölgede yük araştırması yapmak manifesto noksanı veya fazlası yükleri takip etmek , aktarma yükleri ait oldukları limanlara sevk etmek. Acentesi olduğu gemilerin geliş ve gidişlerinde, gümrük limanı polis, yükleme, boşaltma gibi işlerini, rıhtım ve iskelelere yanaşıp kalkma işlerini yerine getirmek , personelin sağlık problemleri ile ilgilenmek çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak, şikayetleri dinlemek ,muhasabe kayıtlarını tutmak gibi işlemlerde gemi sahibinin talimatına göre hareket etmektedir.⁶⁹

Acentelere bu görevlerine karşılık belirli bir komisyon yada ücret almaktadırlar.⁷⁰ Eğer acente armatör işletmenin maaşlı personeli ise ‘‘Memur acente’’ şeklinde çalışmaktadır. Acente komisyon karşılığı armatür işletmeye hizmet veriyorsa ‘‘Sözleşmeli acente’’ söz konusudur.⁷¹

1. 6. 3. YÜK BROKERLERİ (Navlun Komisyoncuları)

Brokerler, yük ile gemiyi buluşturan ve gerek armatörün gerekse taşıtının karşılaşılabilecekleri sorunların büyük bir kısmını da çözme görevi üstlenmiş kuruluşlardır.⁽⁷³⁾. Brokerler gemi sahibine yada işletmesine yük, nakliyeciyeye de gemi bulma faaliyetiyle uğraşırken armatörün reklamını

⁶⁸ S. Erol Öztürk S:1

⁶⁹ S. Zeki Pamukoğlu S:113

⁷⁰ S. Erol Öztürk S:1

⁷¹ G. Güngöler ve S. Demirdoğan S:10

yapmakta ve şirketi tanıtmakta yük sahibine gerekli bilgiyi ve önerileri sunmaktadır.⁷² Bu kuruluşlar bazen kiralama acentesi olarak isimlendirilmektedir. Gemi işletmecileri ile gemi işleyen arasında bağlantıyı gerçekleştirerek hem yük arayan hem de gemi arayan kiracıya hizmet vermektedir. Asıl fonksiyonu “ Hizmet satışı “ olan navlun komisyoncuları bağlantının gerçekleşmesi durumunda navlun üzerinden komisyon almaktadırlar.

Bu kuruluşlar daha çok tramp taşımacılıkta faaliyet göstermektedir. ve hem yük arayana hem de gemi arayana karşı sorumlulukları vardır.⁷³

Milyarlık gemilerin boş kalmasını önlemek ve yüklerin zamanında yerlerine ulaştırılmasını sağlamak için brokerler , sürekli araştıran ,piyasayı çok iyi bilen uluslar arası sözleşmeleri çok iyi takip eden literatür izleyen limanlar ve limanların özellikleri hakkında çok yeni bilgiler toplayan ve değişimleri izleyen kuruluşlar olmalıdır.⁷⁴

Brokerler deniz taşımacılığının hacmi ve gelişmesinde göz önünü alındığında yük ve gemiyi en ekonomik biçimde, bir araya getirebilmesi için söz konusu bilgileri çok iyi takip edebilmeleri ve bunun içinde iyi bir şekilde örgütlenmiş olmaları gerekmektedir.

1. 6. 4. GEMİ ALIM SATIM KOMİSYONCULARI (Sale - Purchase Brokers)

Gemi alım satım komisyoncuları ulusal veya uluslar arası alanda gemilerin alım ve satımlarıyla uğraşan kuruluşlardır. Alıcı satıcılar birbirleri ile direk olarak ilişki kurarak pazarlık edebilirler ve bu konuda

⁷² D.B. Deniz Nakliyat T. A. Ş. S:16

⁷³ D.B. Deniz Nakliyat T. A. Ş. S:16

⁷⁴ Deniz Ticaret Odası “Brokerler Günde 26 saat çalışıyorlar” Deniz Ticaret Dergisi Temmuz -Hassas 1984 S:13

aracıdan yararlanmak yükümlendiğinde değildir. Ancak alıcı ve satıcının çıkarlarını en iyi şekilde gözeten taraflar arasında görüşmeyi sağlayan ve temelde bir anlaşmaya ulaşabilmesi için gerekli formalitesi yerine getiren bir aracından yararlanmak daha uygun olmaktadır.⁷⁵

Gemi alım satım komisyoncuları faaliyetlerinden önemi gereği belirli alanda adını duyurmuş işletmelerdir. Bu komisyonculardan bir kısmı, bazı gemi tiplerinin alım -satım uzmanlaşmış iken , bir kısmı ise , yeni gemi ikinci el gemi veya hurda gemi pazarlarının bir kesiminde uzmanlaşmıştır.⁷⁶

Gemi alıcısı ile satıcısını karşılaştıran , aralarında ilişki kurulmasını sağlayan bu kuruluşlar faaliyet karşılığı olarak alım satım işleminin gerçekleşmesinden sonra satış bedeli üzerinde belli bir komisyon olmaktadır.⁷⁷

1. 6. 5. FORWARDER' LER

Forwarderler özellikle Layner türü taşımacılıkta faaliyet göstermekte ve imalatçı- ihracatçı ile nakliyeciyi bağlayarak yükleri bil fiil alınmasında aracılık etmektedir.⁷⁸ Bu görevlerini yerine getirebilmek için navlun oranlarını, taşıma zaman ve programlarını paketleme, gümrük, sigorta ile kanuna uyarılması gereken zorunlulukları değerlendirmeleri gerekir.⁷⁹ Bunun içinde uluslararası ticaret , gelenek ticari coğrafya kargo sigortası taşıma ve ticari kanunları taşıma ve ticari kanunları gibi çok geniş bilgiye sahip olmaları gerekir. Çünkü sipariş aldıklarında kendine mal

⁷⁵ William U. Packard, Sale and Purchase Fairplay Publications Ltd. London 1981 S:1

⁷⁶ William V. Packard S:1

⁷⁷ D. B. Deniz nakliyatı T. A. Ş. S:16

⁷⁸ D. B. Deniz Nakliyat T. A. Ş. S:19

⁷⁹ Alan E. Branch. Economics of Shipping Practice and Management 2 nd Ed Chapman and Hall Ltd. London 1988 S:27

ulaştırılacak kişiye mal ulaşıncaya kadar güvenli bir şekilde mal ulaşıncaya kadar güvenli bir şekilde malın taşınmasından sorumludur.⁸⁰

Forwarderler hangi taşımacılık şeklinin (kara, hava yada denizcilik) seçilmesi konusunda nakliyeciyeye alternatifleri gösterir ve hangisinin uygun olduğu konusunda görüşleri belirtir. İhracatın gereksinim duyduğu belgeleri hazırlar sigorta işlemlerini yapar . Sipariş sevk edilmek üzere hazırlandığında her şeyin siparişe uygun olarak yapıldığından emin olmak için , akreditif, koli listelerini ve diğer işlemleri gözden geçirmekte kendisinden istendiğinde taşıma işlemlerini gerçekleştirmek için gemide yer ayırmaktadır. Yükleme sırasında işlemleri yapmak ve belgeleri hazırlamak görevlerini forwarderler üstlenmektedir. Böylece yükün emin ve güvenli koşullar altında taşınmasını sağlamaktadır.⁸¹ Bu hizmetler karşılığında bu işletmeler bir komisyon almaktadır.

Bu gün bu işletmeler, oldukça yayılmış ofisleri ve binlerce personeli ile oldukça hacimli işletmelerdir. Bazı forwarder işletmelerinde ise belli başlı deniz işletmelerinin payı vardır, yada bunlardan bazıları bu işletmeler aittir.⁸² Genel olarak Layner işletmeleri kargolarının büyük bir kısmını (%75'ini) forwarderler aracılığı ile sağlamaktadırlar.

1. 6. 6. BUNKERLER

Bankerlik transit geçen yabancı bayraklık gemilere yakıt, gaz ve boya ikmal yapan kuruluşlardır.⁸³ Deniz işletmelerinin bir yan kuruluşu olarak da bu önemli hizmeti gerçekleştirmektedirler.

⁸⁰ Ian E. Branch The Elements of Shipping Chapman and Hall Ltd. London 1970 S:159

⁸¹ Alan E.Branch Economics of Shipping Practice and Management S:27

⁸² Alan E. Branch Economics of Shipping Practice an Menagement S:26

⁸³ G. Güngörleryüz ve S. Demirdöğen S:107

1. 6. 7 KONFERANSLAR

Kabotaj sularda yük taşımacılığı ilgili ülkenin denetim ve kontrolüne verilmişken Uluslararası yük taşımacılığında serbest ticaret ilkeleri işlemektedir.⁸⁴ Bu nedenle işletmeler arasında düzenli hatlarda çalışan işletmelerin ortak şart ve navlunlar uygulayarak önce kendi aralarındaki rekabeti ortadan kaldırmak ve konferansın dışında kalan taşıyıcıların gerekli önlemleri almak amacıyla örgütlenmektedirler. Bu şekilde oluşan örgütlere ‘‘Konferans’’ adı verilmektedir.⁸⁵ Konferans adı ile kurulan bu birlikler genellikle kartel durumundadırlar.⁸⁶ Ve bu birlikler sonucu tespit edilen tarifeler uyarınca layner taşımacılıkta taşıma verenleri tespit edilmekte ve üyelerin bu tarifelere uymaları gerekmektedir.

Bunun yanında yeni kurulan yeni o hata yeni giren bir layner işletmesi üye olmak için konferansa baş vurabilir. Yada konferans üyelerle rekabet etmek üzere faaliyetlerini bir ‘‘outsider (yanaşma gemi)’’ olarak konferans dışı sürdürmek isteyebilir.

Konferansa girdikten sonra bir layner işletmesinin diğer konferans üyeleri ile birlikte aynı navlun oranlarına uyması gerekmektedir. Konferans üyesi olan bu layner işletmesi konferanstan bağımsız olarak navlun oranı belirleme politikası güdülemeyeceği gibi bağımsız büyüme politikasında izlemez.⁸⁷ Yeni bir Pazara açılma ve yeni hatlarda çalışabilmesi için üyesi bulunduğu konferansa baş vurma gerekir. Belirli bir konferansa üye olmayan geminin yük bulunması çok güçtür.

⁸⁴ D. B. Deniz Nakliyat T. A.Ş. S:23

⁸⁵ D. B. Deniz Nakliyat T. A. Ş. S:23

⁸⁶ D. B. Deniz Nakliyat T. A. Ş. S:23

⁸⁷ D. B. Deniz Nakliyat T. A. Ş. S:22

Sonuç olarak konferansın amaçlarını aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür.⁽⁹¹⁾

- 1-Gemilerin belirli limanlara uğrama sıklığını düzenlemektedir. Bu şekilde konferanslar iki geminin aynı limana aynı anda uğramamaları sağlanır.
- 2-Aynı tip kargo taşımalarına aynı fiyatı verirler.
- 3-Üyeler arası rekabeti en aza indirirler.
- 4-Yanaşma gemilere karşı ortak hareket ederler

Konferansın ana sözleşmesi şartlarına uymayan her hangi bir ağı madde cezayla cezalandırılır.⁸⁸ Konferanslar sabit navlun oranların belirledikleri gibi belirli gemilerin kullanılmasında ve sefer sıklığının beklenmesinde de rol oynayarak layner işletmeleri arasındaki rekabetin ortadan kalkmasına yönelik çalışma yapmaktadırlar.

1.7 DENİZ İŞLETMELERİNDE ORGANİZASYON YAPILARI

1.7.1 DENİZYOLU İŞLETMELERİNDE ÖRGÜTLEME FONKSİYONU

Deniz işletmelerinde, amaçlar belirlenip, planlar hazırlandıktan sonra işletmenin amaçlarına mümkün olduğu oranda ulaşabilmesi için kontrol altında bulunan maddi, beşeri ve mali kaynakların organize edilmesi gerekmektedir.⁸⁹ Organizasyon (örgütlenme) maddi ve beşeri öğelerin en az emek ve harcama ile belirli bir düzen içerisinde bir araya getirilmesi ve bu doğrultuda görev,yetki ve sorumlulukların belirlenmesi süreci olarak tanımlanmaktadır.⁹⁰ Bu durumda organizasyon birincisi , örgütlenme işlevi, ikincisi ise bu örgütlenme faaliyeti sonucunda ortaya çıkan yapı olmak üzere

⁸⁸ Carol Cosgrove. Shipping and Trade Development, United Kingdom Agency, London, July 1985 S:11

⁸⁹ S. Gregson and F. Livesey Management and the Organisation William Heinemann Ltd. London . 1984,S.104

⁹⁰ Henry Fayol General and Industrial Management, Pitman Publishing London , 1971,S.53

iki anlam taşımaktadır⁹¹ ve örgütlenme sonucunda ortaya çıkan bu yapı organizasyon şeması ile ifade edilmektedir.⁹²

Diğer işletmeler ilgili çok geniş bir alanda faaliyette bulunan deniz işletmelerinin de örgütlenmesi önemli bir konudur. Çünkü büyük sermaye birimi olan gemilerin dünyanın birçok yerlerine yayılmış faaliyetlerini kontrol altına alabilmek, kara ve deniz faaliyetlerini uyumlu bir şekilde yerine getirilmesini sağlayabilmek için iyi bir şekilde örgütlenebilmeleri gerekmektedir. Bunun için de bu faaliyetlerin anlamlı ve etkili bir şekilde gruplanması, bu grupların belirli örgüt kademeleri ve mevkileri haline getirilmesi ve bu mevkilere iş görenlerin atanması gerekmektedir. Aksi halde günlük faaliyetler çok çabuk karmaşık bir hale gelebilir. Organizasyon sürecinde genel olarak temel iki amaç dikkati çekmektedir. Birincisi karar almadaki belirsizliği azaltmak, bir organizasyon içinde bilgi akışını kolaylaştırmak ve sağlıklı kararlar almak için ihtiyaç duyulan bilgilerin toplanmasını sağlamaktır. İkinci temel amaç ise, etkin bir koordinasyon ve bütünleşme sağlamaktır.

Bu nedenle organizasyon belirli amaç ve görevler için maddi ve beşeri kaynakların tahsis edilmesini ve bu görevlerin başarılması için kaynakların uygun şekilde dağılımını içermektedir.⁹³ İdeal olanı organizasyonun gerekli bilgi ve koordinasyonu sağlayabilecek ve çevresi ile uyumunu kolaylaştıracak şekilde amaçlarına, faaliyetlerine, hacmine ve çevre faktörlerinin özelliklerini uygun bir şekilde tasarlanmasıdır. Bunu sağlamak amacıyla işletme durum ve koşullarına, faaliyet ve amacına göre organizasyonun kademeleri belirlenir, bölüm ve departmanlar oluşturulur. Karar verme otoritesinin dağılımı yapılı, bilgi akış sistemi oluşturulur,

⁹¹ Kemal Tosun, İşletme Yönetimi Savaş Yayınları No.3 ANKARA Mayıs 1982,S.223

⁹² Tamer Koçel, İşletme İktisadi Enstitüsü Yayını İstanbul 1984 S.36 Davranış İ.U. İktisadi Enstitüsü Yayını İstanbul 1984 S.36

⁹³ Kemal Tosun İşletme Yönetimi S.225

fiziki birimlerin dağılımı yapılır ve gerekli personelin nitelikleri tespit edilir.⁹⁴

Bu örgütlenme faaliyeti sonucunda ortaya çıkan organizasyon yapısı, organizasyon şemasından görülen kukulardan çok daha fazla şeyi ifade etmekte, organizasyonun amacına ulaşmadaki insan, görev ve teknoloji arasındaki koordinasyonun ve faaliyetler arasındaki ilişkiyi yanı görevlerin nasıl dağıtıldığını, kişilerin yetki ve sorumluluklarını yönetici ve yönetilenlerin yerlerini gösteren bir yönetim aracı durumundadır.⁹⁵

1.7.2 DENİZ İŞLETMELERİNDE ALTERNATİF ORGANİZASYON YAPILARI :

Durumsallık yaklaşımına göre yani icra edilen hizmetin tipi (Layner yada Tramp gibi) kullanılan teknoloji , işletmenin hacmi iş ve dış çevre koşullarının değişkenleri ya da sabitliği gibi faktörlere göre bazı organizasyon yapıları bazı deniz işletmeleri için uygun olurken bazıları için uygun olmayabilmektedir.⁹⁶ Deniz işletmeleri kendi durumlarını, faaliyetlerini amaçlarına, kullandıkları gemilerin sayısına, taşımacılık şekillerini taşıma yaptıkları bölgeleri ve faaliyette buldukları çevre koşullarını ve alternatif organizasyon yapılarının kullanıldıkları koşullarını ve alternatif organizasyon yapılarının kullanıldıkları koşulları , üstün ve zayıf oldukları yönleri dikkate olarak kendileri için en uygun organizasyon yapısını belirlerler.

⁹⁴ Robert Duncan "What is the Right Organisation Structure " Organisational Dynamics Winter 1979 S.60

⁹⁵ Hayri Ulgen İşletmelerde Organizasyon İlkeleri ve Uygulanması I.Ü. Fakültesi Yayını No.212 İstanbul 1989 S.199

1.7.3 DENİZ İŞLETMELERİNDE GELENEKSEL ORGANİZASYON YAPILARI

Deniz işletmelerinin organizasyon yapılarında işletmeler geliştikçe ve faaliyetler çoğaldıkça geleneksel organizasyon yapılarından başka bir değişle fonksiyonel ve bölgesel organizasyon yapılarından, modern organizasyon yeni matriks organizasyon yapısına ve gemi yönetimi modeli yaklaşımına doğru bir geçiş meydana gelmektedir.⁹⁷ Ancak uygulamada yaygın olanın fonksiyonel yapı olduğu gözlenmektedir.

Uygulamada fonksiyonel yaygın olmasına karşılık çalışmanın bu bölümünde ayrııcı deniz işletmelerinin amaç büyüklük ve faaliyetlerinin yapılarına göre alternatif teşkil edebilecek olan hizmet temeli ve bölge temeli organizasyon yapılarında incelenmiştir.

1.7.3.1 DENİZ İŞLETMELERİNDE FONKSİYONEL ORGANİZASYON YAPISI

Fonksiyonel yapıya dayanan organizasyonlarda işletme çalışanları benzer görev ve kaynaklarla göre gruplandırılarak istihdam edilir.⁹⁸ Böyle bir yapıda işletme kararları merkezci olma eğilimi taşıdığı için bu yapılara merkezi organizasyon yapılarında denmektedir.⁹⁹ Bu tür yapıların diğer bir özelliği ise küçük ve orta büyüklükteki işletmelerde ve çevre koşullarının daha az değiştii ve teknolojinin rutin olduğu işletme ortamlarında daha uygun bir yapı olmasıdır.

⁹⁶ Emst G. Frankel Management and Operations of American Shipping Auburn House Publishing Co Boston 1982 S: 103

⁹⁷ Emst G. Frankel Management and Operations of American Shipping S:103

⁹⁸ Emst G. Frankel Management and Operations of American Shipping S: 104

⁹⁹ Richard L. Daft and Richard M. Steers Organisations Amicral Makro Approach Scott Froesman and Company Glenview T.1986 S: 366

Deniz işletmelerinde fonksiyonel yapı genellikle temel özelliklerini korumakla beraber zaman içerisinde işletmeler büyüdükçe, faaliyetleri arttıkça, haberleşme ve yönetim teknikleri geliştikçe bir takım değişmelere uğramıştır.

Günümüzde fonksiyonel yapı da departmanların sayısında bir artış olmuş ve işletmeler daha karmaşık bir yapıya bürünmüştür. Halen kullanılan ve oldukça yaygın olan fonksiyonel yapıların bazı üstün ve zayıf yanları bulunmaktadır.

Bu yapı kaynakların etkin bir şekilde kullanılmasını sağlayabilir. Çünkü departmanlar sürekli olarak benzer işler ile uğraştıklarından bu yapıda uzmanlaşmaya olanak sağlanır. Buna bağlı olarak faaliyetlerin etkinlik ve verimliliğinde bir artış ortaya çıkabilir ve departmanların kendi içinde koordinasyon kurmaları sağlanabilir. Ayrıca fonksiyonel yapıda , başlıca kararların tepe yönetimi tarafından alınması organizasyon amaç ve stratejileri için merkezi bir koordinasyon ve kontrol sağlayabilir.¹⁰⁰

Fonksiyonların kendi içinde mükemmel bir koordinasyon sağlamasına karşın fonksiyonlar arasındaki koordinasyon kurulmasında güçlüklerle karşılaşılabilir. Ayrıca kararların tepe yönetiminde alınması, tepe yönetiminin aşırı bir yükü yüklenmesine neden olur ve bu durum sağlıklı kararların alınmasına neden olabilir.¹⁰¹ Fonksiyonel yapının bir diğer zayıf noktası ise her fonksiyonun sorunlara sadece açısından bakması ve kendi amaç ve faaliyetleriyle ilgilenmesi sonucu yapıya dar bir görüş kazandırmasıdır.¹⁰²

¹⁰⁰ Richard L.Daff and Richard M. Strees S: 368

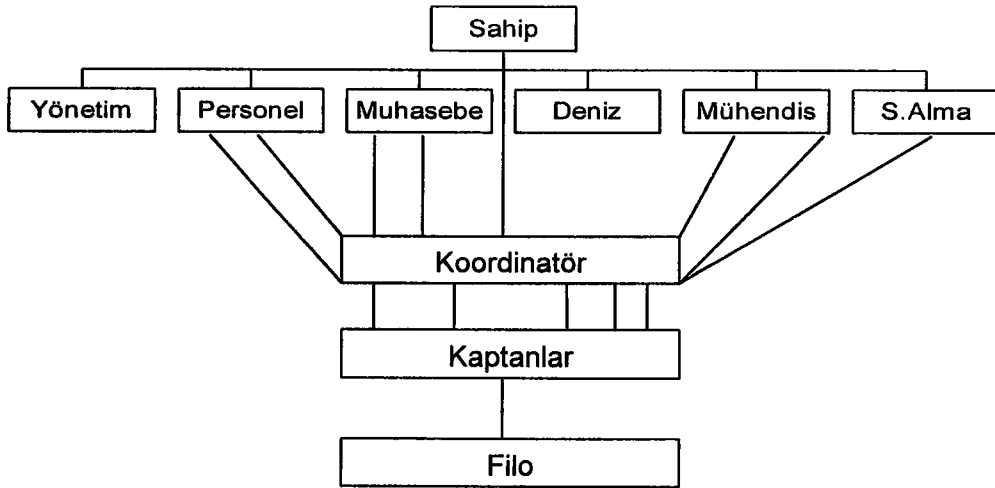
¹⁰¹ Tamer KOÇEL İşletme Tamer KOÇEL İşletme Yöneticiliği Yönetimi Geliştirme Organizasyon Davranış S:60

¹⁰² Hayri ÜLÇEN İşletmelerde Organizasyon İlkeleri ve Uygulanması S:70

Bu durum organizasyonun dış çevre ile ilişki kurmasına yenilikleri hemen kabul etmesine ve bunlarla ilgili diğer fonksiyonlarla uzlaşmasına engel olabilir .

Fonksiyonel yapının bir başka zayıf yönü ise işletme kararlarının tepe yönetiminde toplanmasıdır. Çünkü gemiler merkezden yani kara örgütünden uzaklıkta faaliyet gösterirler. Bu durum anı karar alma gereksinimi olduğundan gemi yöneticilerini zor durumda bırakabilir.

Fonksiyonel yapının özelliklerini, üstün ve zayıf yönlerinin açıkladıktan sonra küçük veya tek sahipli deniz işletmeleri için önerilebilir. Çünkü küçük işletmelerde bir ya da bir kaç gemi bulunduğundan faaliyetler çok fazla karmaşık değildir. Ayrıca faaliyetler arasından bağımlılık fazladır. Ancak işletmeler büyüdükçe , gemi sayıları ve taşıma faaliyetleri arttıkça fonksiyonel yapı bu tür işletmeler için uygun olmaktan çıkmakta ve fonksiyonel yapının kendi bünyesi içindeki zayıflıklar artmaktadır. Şöyle ki fonksiyonlar arasındaki koordinasyonu sağlamak güçleştirmekte tam taşıma hatları ve gemiler için merkezi yönetim zorlaştırmaktadır.



Fonksiyonel Organizasyon yapısına bir örnek.

1.7.3.2 DENİZ İŞLETMELERİNDE HİZMET TEMELİNE GÖRE ORGANİZASYON YAPISI

İşletmeler büyüdükçe , gemi ve taşımacılık sayısında artışlar oldukça ve dolayısıyla faaliyetler karmaşıklıktıkça fonksiyonel yapı bu işletmeler için uygun bir yapı olmaktan çıkmaktadır.

Hizmet temeline göre organizasyon yapısı genellikle fonksiyonel organizasyon yapısının artık işletme için uygun olmadığı durumlarda kullanılmaktadır. Geniş faaliyetleri karmaşık işletmelerde ve belirli hizmetlerin (gemilerin ya da taşımacılık şekillerinin) sorumluluğu için hizmet bölümlerinin ayrılabilirdiği işletmelerde uygun bir yapı olmaktadır.¹⁰³

Bu tür organizasyon yapılarında iş ve görevler ilgili oldukları hizmetin cinsine göre gruplandırılmaktadır. Örneğin teknik pazarlama ve finans gibi faaliyetler her bir hizmet departmanının içinde o hizmetin yapılanmasına yönelik olarak gerçekleşmektedir. Deniz işletmelerinde hizmet departmanları gemiler itibarıyla ayrılabilir.¹⁰⁴

Bu organizasyon yapısında birincil derecede bölümlere ayırma gemi çeşitlerine ya da taşımacılık hizmetinin türüne göre yapılmakta; ancak ikincil dereceden bölümlere ayırma ise fonksiyonel temelde dayanmaktadır.¹⁰⁵

Hizmet temeline göre organizasyon yapı merkezkaç bir yanı kabul edilmektedir. Bu yapıda departmanlar kar merkezi olarak düşünöldüğünden , yetki göçerme yapı fonksiyonel yapı uygulamasından daha fazla olarak göze

¹⁰³ Richard L. Draft and Richard M. Steert S: 373

¹⁰⁴ Tamer KOÇEL S: 61

¹⁰⁵ Richard L.Draft and Richard M. Streers S: 370

çarpmaktadır. Bu yapının bir amacı daha hızlı karar verilmesini sağlamak için hiyerarşi içinde alt kademelere kadar karar almayı devretmektedir.

Kararın alt kademeye göçerilmesinin bir sonucu olarak her hangi bir hizmet departmanında bir sorun ortaya çıktığında yöneticiler sorunun çözümünü merkezden beklemeyecekler ve sorunu ilk etapta kendilerin çözmeye çalışacaklardır.¹⁰⁶ Bu yapının bir başka özelliği ise koordinasyonu kolaylaştırmasıdır. Her hizmet departmanı yöneticisi gemi ya da taşımacılık şekline ilişkin bütün fonksiyonların yerine getirilmesine yönelik faaliyette bulunmakta ve bu durum koordinasyonu arttırmaktadır.

Bu yapının bir diğer üstün tarafı ise, hizmet hattında gereksinim duyulan değişikliklerin yapılmasına olanak vermesidir. Herhangi bir hizmet hattı kapatıldığı ya da açıldığında, ya da her hangi bir gemi alınıp hizmete sunulduğunda , hizmette bir gemi satıldığında , yeni bölümleri ilave etmek veya çıkartmak dolayısıyla fonksiyonel faaliyetleri eklemek ya da çıkartmak kolay olmaktadır.¹⁰⁷

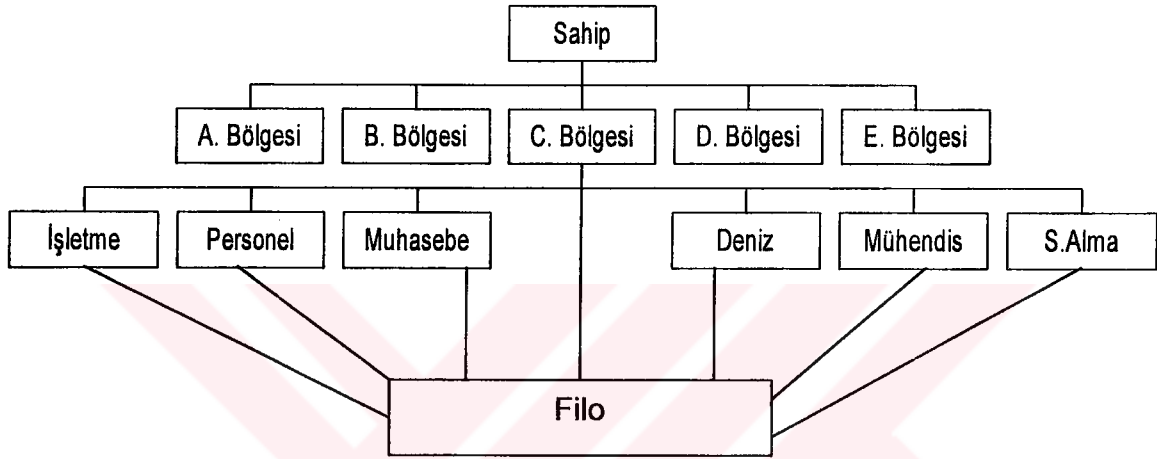
Bu üstün yönler karşılık hizmet temeline dayanan organizasyon yapıları maliyetli yapılardır. Çünkü kaynaklar her hizmet bölümünde tekrar harcanmaktadır. Ayrıca fonksiyonlar arasında koordinasyon sağlanabilmesine karşılık hizmet bölümleri arasında koordinasyon sağlamak güç olabilmektedir. Bu yapının bir başka sakıncası ise merkez kaç yapı olması nedeniyle tepe yönetiminin kontrolü kaybettikleri duygusuna kapılmalarıdır.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Richard L.Draft and Richard M.Steers S: 371

¹⁰⁷ Tamer KOÇEL S: 61

¹⁰⁸ Richard L.Draft and Richard M.Steers S: 374

Hizmet tipi organizasyon yapısı çok gemili ya da taşıma şekilli faaliyetlerinde karşılıklı bağımlılığın az olduğu ve çevre değişikliklerinin sık olduğu, gelecekte yeni gemi ya da taşıma şekli ilave etme ya da çıkartma gibi durumların olabileceği deniz işletmeleri için uygun bir organizasyon yapısı olmaktadır.



Bölge Temelli Organizasyon yapısına bir örnek.

1.7.3.3. DENİZ İŞLETMELERİNDE BÖLGE TEMELİNE GÖRE ORGANİZASYON YAPISI

Çok geniş coğrafi hizmet veren büyü deniz işletmelerinde, özellikle Layner işletmelerinde bu organizasyon yapısı uygun olmaktadır. Bu yapıdaki işletmenin taşıma yaptığı bölgelere göre faaliyetler bölümlere ayrılır ve pazarlama , teknik gibi fonksiyonlar bu bölgeler içerisindeki faaliyetlerin yerine getirilmesine yönelik olmaktadır.

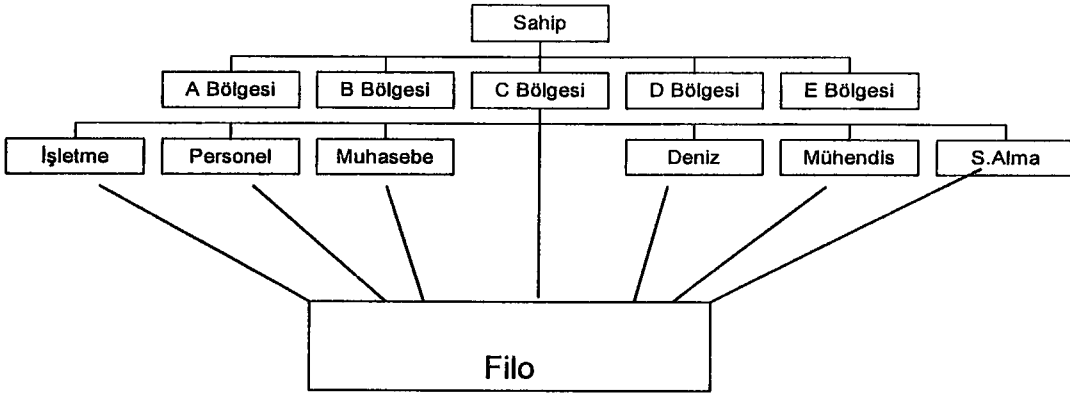
Belirli bir pazara (bölgeye) taşımacılık hizmeti verme önemli olduğundan ve belirli hatlarda uzmanlaşma amaçlandığından bölge temeline

göre organizasyon yapısı üstünlük kazanmaktadır. Ayrıca haberleşmeyi ve karar almayı hızlandırması yine bu yapının güçlü yönlerindedir.¹⁰⁹

Bölge temeli organizasyon yapısında her bölge bir kar merkezi gibi düşünülebildiğinden tepe yönetimi taşıma yapılan hatların (bölgelerin) başarı ya da başarısızlığını görebilir. Son olarak bölge temelli organizasyon yapısı hizmet tipi organizasyon yapısındaki gibi hattın başarısı ve nakliyecinin tatmini fonksiyonel amaçların üzerinde yer alır.¹¹⁰

Her taşıma hattında fonksiyonel maliyetlerin tekrarlanması bu organizasyon yapısının maliyetli bir haline getirmektedir. Ayrıca her taşıma hattının bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmesi onları rakip duruma getirebilmektedir. Bu durum işletmenin bir bütün olarak koordinasyonunda güçlüklerle neden olabilir.

Bölge organizasyon yapısının yukarıda açıklanan özelliklerine bakılarak özellikle bir çok bölgeye düzenli sefer yapan büyük Layner işletmeleri için uygun bir yapı olduğunu söylemek mümkündür.



Bölge temelli organizasyon yapısına bir örnek

¹⁰⁹ Tamer Koçel S: 13

¹¹⁰ Richard L.Draft and Richard M.Steers S: 373

1.7.4 DENİZYOLU İŞLETMELERİNDE MODERN ORGANİZASYON YAPILARI:

Uygulamada denizyolu işletmelerinde fonksiyonel yapı yaygın olmakla beraber geleneksel organizasyon yapılarından modern organizasyon yapılarına kadar tüm organizasyon yapılarına rastlamak mümkündür. Bu bölümde modern organizasyon yapıları başlığı altında deniz işletmelerinde matriks organizasyon yapısı ve son yıllarda bir Danimarka deniz işletmesinin öncülüğünde başlatılan “Gemi yönetimi modeli” yaklaşımı açıklanmıştır.

1.7.4.1 DENİZ İŞLETMELERİNDE MATRİKS ORGANİZASYON YAPISI

Deniz işletmelerinde matriks organizasyon yapısı fonksiyonel , hizmet ve bölge temeline dayanan organizasyon yapılarının uygun olmadığı durumlarda bir başka alternatif organizasyon yapısı olarak karşımıza çıkmaktadır.¹¹¹

Matriks yapıda fonksiyonel ve hizmet bölge temeline dayalı yapılar hiyerarşi yaratılmıştır. Hizmet (filo) ve fonksiyonel yöneticilerin (matriks yöneticilerinin) yetkileri eşittir. Organizasyon içinde yer alan bir çok kişi iki yöneticiye bağlıdır ve raporlarını iki yöneticiye sunarlar.¹¹²

Tepe yönetimi matriks’ in iki yanındaki faaliyetlerden sorumludur, fonksiyonel ve hizmet yetkilerinin idare edilmesini ve güç dengesinin korunmasını sağlar. Matriks yöneticileri, hizmet (filo) ve fonksiyonel yöneticiler matriks’in bir yanının faaliyetlerden sorumludur. Fonksiyonel yöneticiler bütün gemiler için personel, teknik ve satın alma gibi

¹¹¹ Richard L.Draft and Richard M.Steers S: 374

¹¹² Tamer Koçel S: 181-183

fonksiyonları yerine getirirler. Filo(gemi) yöneticileri ise, gemilerin faaliyetlerinin başarılması sefer programlarının hasırlanması, kargo planlarının yapılması gibi faaliyetlerin başarılmasında tüm fonksiyonların koordinasyonunu sağlarlar.

Bu tip organizasyon yapısı deniz işletmeleri için genellikle şu durumlara kullanılmaktadır.¹¹³

- Hem hizmet hem de fonksiyonel uzmanlığı önemli olduğu durumlar
- Belirsizliğin yüksek olduğu ve koordinasyon için geniş bilgi akışının gerekli olduğu durumlar
- Kaynak kullanımında etkinlik ve verimliliğin önemli olduğu durumlar

Bu tip organizasyon yapıları iyi bir koordinasyon ve kişilerin katılımlarını sağlar. Diğer taraftan fonksiyonel ve filo yöneticileri farklı düşüncelere sahip olduklarından bazı çatışmalar ortaya çıkabilir. Bunların sonucunda da kararlarda gecikmeler meydana gelebilir.¹¹⁴

Ayrıca matriks yapıda zaman harcaması fazladır. Çünkü her bir hizmet (gemi taşımacılık ya da bölge ile tüm faaliyetlerin koordinasyonunun sağlamak üzere sık sık departman içi ve departmanlar arası toplantılar yapılmaktadır. Yönetici masraflarının da fazla olması bu yapının bir başka zayıf yönünü oluşturmaktadır.¹¹⁵

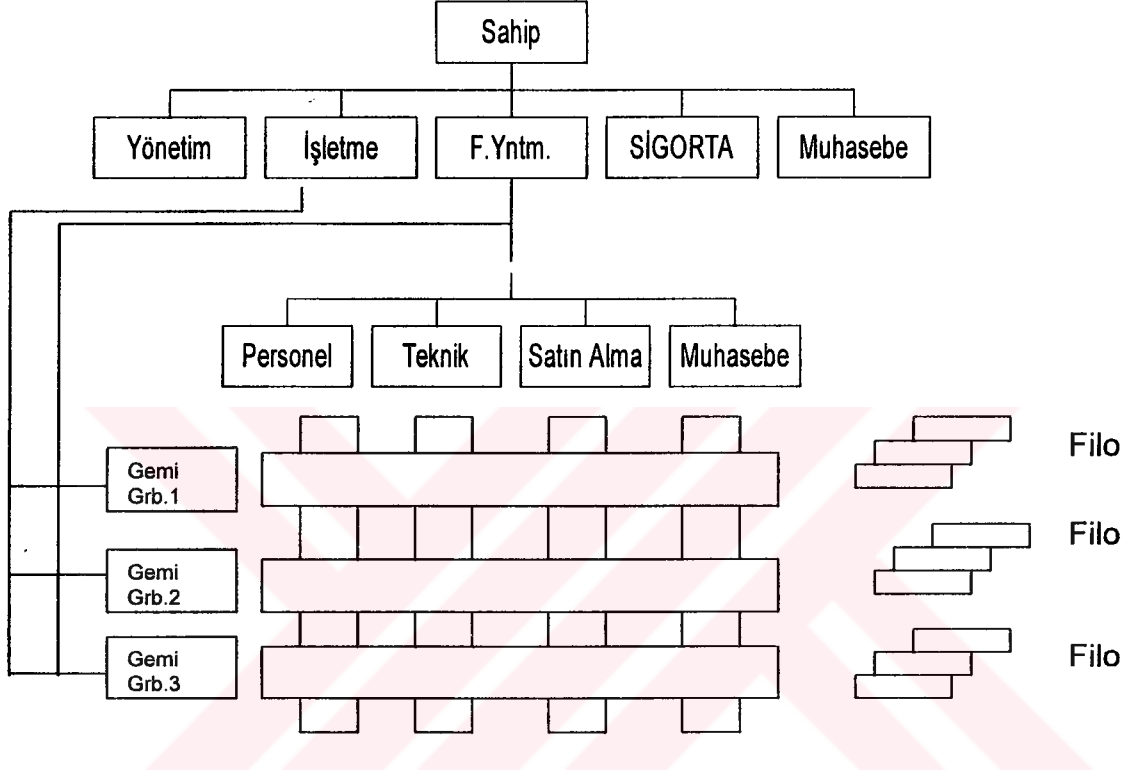
Amaç , hacim , çevre , teknoloji ve faaliyetlerin yapısı gibi faktörleri işletmelerin organizasyon yapılarının belirlenmesinde önemli rol oynar. Bununla birlikte belirsizliğin yüksek olduğu , değişimlerin hızla

¹¹³ Richard L.Draft and Richard M.Steers S: 381

¹¹⁴ Hayri Ulgen S: 185

¹¹⁵ Tamer Koçel S: 186

gerçekleştiği hem hizmet (gemi, bölge) hem de fonksiyonel uzmanlığın önemli olduğu durumlarda, deniz işletmeleri için matriks organizasyon yapısı uygun olmaktadır. Matriks yapılar orta büyüklükteki deniz işletmelerin için uygun görülmektedir.



Gemileri Grup Halinde Yer Aldığı Matriks Yapı.

1.7.4.2 GEMİ YÖNETİM MODELİ (BAĞLI ORTAKLIK MODELİ ORGANİZASYON YAPISI YAKLAŞIMI)¹¹⁶

Gemi kaptan yönetici ile yüzen bir bağlı işletme olarak ele alınmaktadır. Buna göre her bir gemi, birer maliyet , kar ve yatırım merkezi olarak ele alınmaktadır.

¹¹⁶ Söz konusu model , son yıllarda bir Danimarka Deniz İşletmesinin öncülüğünde yönetim ve tamir-bakım masraflarını azaltmak, mürettebatın üretkenliğini arttırmak ve dolayısıyla geminin karlılığını arttırmak için denizyolu taşımacılık faaliyetlerinde yeni bir organizasyon yapısı yaklaşımı olarak ortaya atılmıştır. Çalışmanın bu bölümü Dr. Işıl Mendeş PEKDEMİRİ Denizyolu Yük Taşımacılığı Yönetim ve Organizasyon kitabından alınmıştır. Ayrıntılı bilgi için S: 111-115

Gemi yönetimi yaklaşımının temel amacı yönetim ve gemi tamir-bakım gibi masrafları azaltmak, mürettebattan en çok faydayı elde etmek ve geminin karlılığını artırmaktır.

Gemi yönetimi yaklaşımı modelinin etkili bir şekilde işleyebilmesi için aşağıdaki durumlardan yerine getirilmesi gereklidir.

- Gemi bir mürettebatta sahip olmalıdır.
- Gemi belirli periyotlarda bakıma alınmalıdır.
- Sabit bakım için bir bütçe ayrılmalıdır.
- Etkili bir bütçe kontrol sistemi kurulmalıdır.

Gemi yönetiminde tanımlanmış yetki sınırları içerisinde her bir geminin yönetiminden sorumlu bir yönetim ekibi vardır. Kaptan geminin yöneticisi durumundadır ve kendi alanlarından sorumlu diğer gemi mürettebatına başkanlık eder.

Yıllık bütçeler, kaptanın ve gemi zabitlerinin ortak tecrübeleri ile kara-merkez organizasyonundan sağlanan trafik tahminleri, döviz kurları , ücret ödülleri, liman masrafları tersane ve muayene maliyetleri gibi bilgilere dayanarak kaptanlar tarafından düzenlenir.

Kaptan ile merkez genellikle aşağıdaki konular üzerinde uzlaşmaya giderler

- Geminin bakım ve yağlama programları
- Yedek parça programları
- Rutin bütçe işleri
- Rutin bütçe ve kırtasiyecilik işleri
- Rutin satın alma işleri

Gemi yönetiminin üstün olması deniz işletmesinin ihtiyaçlarına ve gemilerin faaliyetlerine bağlıdır. Bununla birlikte gemi yönetimi yaklaşımı aşağıda belirtilen üstünlüklerine sahiptir .

- Gemi yönetimi ekibine bir çok görevlerde yetki geçirilerek satın alma yöntemleri yedek parça organizasyonu ve yekpare planlanmış genel bakım prensiplerine geçirilerek kara organizasyonun hacmi küçültülmüştür. Hatta bazı kara departmanları tamamın ortadan kaldırılmıştır. Bunun bur sonucu olarak bazı işletmelerde yönetim maliyetleri % 50'lere kadar azaltılmıştır.
- İş yükünde meydana gelen geniş bir artışın bir sonucu olarak mürettebatın üretkenliğinde bir artış elde edilebilir.
- Planlanmış koruyucu bakım sistemi, yedek parçalar organizasyon ve satın alma yöntemleri , geminin muayenesi sırasında kara havuzlamada geçirdiği süreyi kısaltır, bir çok durumda ise bu süre yarıdan fazla kısalabilir. Sonuçta gemiye yapılacak tamir-bakım masrafları azalır.
- Zabitlerin ve mürettebatın bütçe doğrultusunda faaliyet göstermeleri maliyet bilincinin oluşmasına katkıda bulunur ve bu durum geminin ütün alanlarında yapılacak harcamalarda mali tasarruf sağlar.
- Gemide sürekli bir mürettebatın istihdam edilmesi ve gemi personelinin sorumluluğunun arttırılması grup içinde birlik ruhunun oluşmasına neden olduğu gibi mürettebatın amaç doğrultusunda çalışmasını yönlendirir ve kararların alınmasında çabukluk sağlar. Bu durum büyük bir iş tatmini ve uygun vadede verimlilik artışını da beraberinde getirir. Ayrıca kaptan merkez organizasyonuna baş vurmaksızın açıkça tanımlanmış kendi yetki alanı içerisinde bir çok sorunu karara bağlayabilir.

- Gemi bakım ve hizmet standartları, ekonomik bir bakım sağladıkları gibi mürettebatın gemi hakkında daha fazla bilgi edinmelerine ve amaçlara ulaşmada gurur duymalarına yardımcı olur.
- Daha fazla iş tatmini daha iyi endüstri ilişkileri yaratır. Kaptan herhangi bir anlaşmazlık ve kargaşa durumunda işletmenin finansal durumları politikaları rehberliğinde durumu yatıştırabilir.
- İşletmenin karlılığının arttırılması, uzun vadeli yatırım planlarını kolaylaştırır ve işletmenin güven içinde gelişmesini sağlar.
- Geminin genel ekonomik faaliyeti , rekabetle ilgili oranların muhafaza edilmesine yardımcı olur ve bu durum pazar payını ve gelirini arttırır.

2. DÜNYADA DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

20.yy son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler dünya deniz ticaretinde etkilenmiş ve yapısal değişmelere zorlamıştır. Teknolojik gelişmeye paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarını artması dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamış, soğuk savaşın sona erip, yerini ekonomik savaşın olması ile, özellikle uluslararası ticaret ve bunun temel unsuru olan deniz ticareti acımasız bir rekabete sahne olmuştur. Doğu ile batının yakınlaşmasını sağlayan politik gelişmelerde yeni pazarların doğmasına vesile olmuştur. “Bu dönemde kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş ve yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan komple taşımacılık (multi - model taşımacılık) ve bunun yük birimi olan unitize kargo yani birim yük kavramı özellikle konteynırların ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmıştır”¹¹⁷

1970’li yılların ilk yarısında dünya genelinde ekonomik kriz başlama 1974 yılında tamamen hissedilir duruma gelmiştir. 1973-1979 yılları arasında iki petrol krizi yaşanmıştır. 1980 yılında sanayi üretiminin bütün sahalarda gerilemesi, petrol tüketimindeki gerilemelerle birlikte denizcilik piyasasına da yansımıştır. Denizcilik hizmetlerine talep 1981’de 1975 seviyesine oluşmuştur. 1981 de bütün sektörlerce bir durgunluk yaşanmıştır. Durgunluğun başlıca nedeni sınırlı ekonomik büyüme, petrole olan talebin yeniden azalması, petrol üretiminde gerileme ve dünya filosundaki arz ve talep arasındaki dengesizlik nedeniyle tonaj fazlasıdır. Bu tonaj fazlasının elden çıkarılmasıyla dünya deniz ticaretinde tonaj gerilemesi devam etmiştir. 1983-1985 yıllarında dünya denizciliğinde baş gösteren kriz

¹¹⁷ TC. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 21.yüzyıla girerken Denizciliğimiz ANKARA, 1997 S:52

giderek büyümüş ve bu kriz dünya ülkeleri deniz ticaret filoları arasındaki rekabeti sertleştirmiştir.

1986-1988 yıllarında ikinci el ve yeni inşa gemi fiyatları en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Bu durum tonaj arzında artışlar olmasına rağmen, dünya ticaretinin ve yük potansiyelin artması sonucu arz ve talebinin dengelenmesinden kaynaklanmıştır.

Dünya deniz ticaret hacmi 1995 yılında 4.687 milyon tona yükselerek %4 büyüme oranını korumuştur. 1996 yılında 103 milyon tonluk bir artışla 4.790 milyon tonu yükselmiştir. 1997 yılında 5.074 milyon tona yükselmiştir.



Tablo 2

DÜNYA DENİZ TİCARETİNİN GELİMİŞİ (1980-1997)

Yıllar	Ticaret Hacmi (Milyon Ton)	Değişim %	Ticaret Hacmi (Milyar Ton/Mil)	Değişim %
1980	3.606	-2.9	16.654	-5.1
1981	3.461	-4.0	15.716	-5.6
1982	3.199	-7.6	13.551	-13.8
1983	3.090	-3.4	12.636	-6.8
1984	3.292	6.5	13.484	6.7
1985	3.293	0.0	13.086	-3.0
1986	3.385	2.8	13.856	5.9
1987	3.461	2.2	14.300	3.2
1988	3.675	6.2	15.299	7.0
1989	3.860	5.0	16.385	7.1
1990	3.977	3.0	17.121	4.5
1991	4.110	3.3	17.873	4.4
1992	4.221	2.7	18.235	2.0
1993	4.339	2.8	18.994	4.2
1994	4.506	3.8	19.600	3.2
1995	4.687	4.0	20.338	3.8
1996	4.790	2.4	20.545	1.0
1997	5.074	4.4	21.413	3.6

Bu 5.074 milyon tonluk deniz ticaret hacmini 722 milyon DWT'luk

dünya deniz ticaret filosu gerçekleştirmektedir. Toplam 722 milyon DWT'luk dünya ticaret filosu 37.965 adet gemiden oluşmaktadır.

1986 yılında 958 milyon ton olan ham petrol ticaret hacmi 1996 yılında %51.3 artışla 1.450 milyon tona ulaşmıştır. Petrol üretiminin ve ticaretinin artışına paralel olarak taşıma talebi de artmıştır. Tanker tonajı ve teknolojisi bu duruma bağlı olarak gelişme göstermiştir. 1997'de 1.525 milyon tona yükselmiştir.

Dünya deniz ticareti hacminde mal grupları içerisinde en çok yüzde 6.0 olarak kömürde kaydedilmiştir. Kömür taşımacılığı 1995 yılında 423 milyon tondan 1996 yılında 437 milyon ton yükselmiştir. 1997 'de 453 milyon tona yükselmiştir.

Demir cevheri üretimi ve talibi ise dünya çelik sanayindeki gelişmelerden etkilenmektedir. 1994 yılında 383 milyon ton olan demir cevheri taşınması 1995 yılında 402 milyon ton yükselmiştir, ancak 1996 yılında 390 milyon tona gerilemiştir.1997'de 423 milyon tona yükseltilmiştir.



TABLO : 3

Dünya deniz ticaret hacminin yük cinsleri itibarıyla gelişimi 1975-1997
(milyon ton)

Yıllar	Ham petrol	Petrol ürünleri	Demir cevheri	Kömür	Hububat	Diğer yükler	Toplam değişim %	Değişim %
1975	1,263	233	292	127	137	995	3,047	6,2
1980	1,320	276	314	188	198	1,310	3,606	-2,9
1981	1,170	267	303	210	206	1,305	3,461	-4,0
1982	993	285	273	208	200	1,240	3,199	-7,6
1983	930	282	257	197	199	1.225	3,090	-3,4
1984	930	297	306	232	207	1,320	3,292	6,5
1985	871	288	321	272	181	1,360	3,293	0,0
1986	958	305	311	276	165	1,370	3,385	2,8
1987	970	313	319	283	186	1,390	3,461	2.2
1988	1,042	325	348	304	196	1,460	3,675	6.2
1989	1,120	340	362	321	192	1,525	3,860	5.0
1990	1.190	336	347	342	192	1,570	3,977	3.0
1991	1,247	326	358	369	200	1,610	4,110	3,3
1992	1,313	335	334	371	208	1,660	4,221	2.7
1993	1,356	358	354	367	194	1,710	4,339	2.8
1994	1,403	368	383	383	184	1,785	4,506	3.8
1995	1,415	381	402	423	196	1,870	4,687	4.0
1996	1,450	395	390	437	188	1,930	4,790	2.2
1997	1525	410	4.23	453	203	2060	5.074	4.4

Ortalama büyüme oranı 1975/1997

Kaynak : ISL Bremen , ocak / Şubat 1998

2.1 DÜNYA DENİZ TAŞIMA FİLOSU

1 Ocak 1997 tarihi itibarıyla ISL Bremen kaynaklarına göre 30061 ve üzerindeki 37.965 adet gemiden oluşan Dünya Deniz Ticaret Filosu Toplam 722,5 milyon DWT ve ayrıca 4.9 milyon TEU' lük kapasite sahiptir. Toplam Filo önceki yıla oranla 1995 yılı içinde DWT olarak % 4.7 oranında büyüme göstermiştir. Bu oran 1996 da % 14 düşmüştür. 1997 bu oran 1.4 devam

etmiştir. 1993-1997 döneminde dünya deniz ticaret filosu DWT olarak ortalama % 2.2 TEU olarak ortalama %8.2 oranında büyümüştür.¹¹⁸

TABLO : 4

Dünya deniz ticaret filosunun gelişimi (1991-1997)

(300 GRT ve üzeri)

Yıllar	Gemi adedi DWT (1000)	DWT (1000)	TEU (1000)	Önceki dönemi göre DWT % değişimi
1991 1 Ocak	33,964	642,651	3,129	1.3
1 Temmuz	34,197	650,088	3,236	1.2
1992 1 Ocak	34,330	658,012	3,403	1.2
1 Temmuz	34,519	665,074	3,538	1.1
1993 1 Ocak	34,743	662,553	3,626	-0.4
1 Temmuz	34,918	670,890	3,773	1.3
1994 1 Ocak	35,158	674,736	3,849	0.6
1 Temmuz	35,782	683,977	4,007	1.4
1995 1 Ocak	36,250	681,800	4,164	-0.3
1 Temmuz	36,548	688,181	4,334	0.9
1996 1 Ocak	37,015	702,343	4,555	2.1
1 Temmuz	37,531	712,486	4,795	1.4
1997	37,965	722,520	4,966	1.4

Kaynak : ISL Bremen Ocak/Şubat, 1997

¹¹⁸ İstanbul ve Marmara ,Ege, Akdeniz , Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayın No.45 Deniz Sektörü Raporu , İstanbul 1997 S: 20

TABLO : 5

Dünya deniz ticaret filosunun gelişimi (1993-1996 ve 1997)

	Yıllar	Gemi sayısı	DWT (1000)	TEU (1000)	Değişim % DWT
1993	1 Ocak	34743	662553	3626	1.3
	1 Temmuz	34918	670890	3773	1.3
1996	1 Ocak	37015	702343	4555	4.7
	1 Temmuz	37531	712486	4795	1.4
1997	1 Ocak	37965	722520	4966	1.4
Ortalama yıllık Büyüme oranı 1 Ocak 1993-1997		2.2	2.2	8.2	

Kaynak : ISL Bremen Ocak - Şubat 1997

2.2. ÜLKELERE GÖRE GEMİLERİN DAĞILIMI :

Bayraklara göre dağılıma bakıldığında 10 Ocak 1997 tarihi itibarıyla dünya deniz ticaret filosunda birinci sırayı yüzde 16.7 ile Panama almakta onu yüzde 13.1 ile Liberya izlemektedir. Yunanistan yüzde 6.6'lık payı ile üçüncü sırada olup dördüncü sırada Bahama , beşinci sırada ise Güney Kıbrıs yer almaktadır.

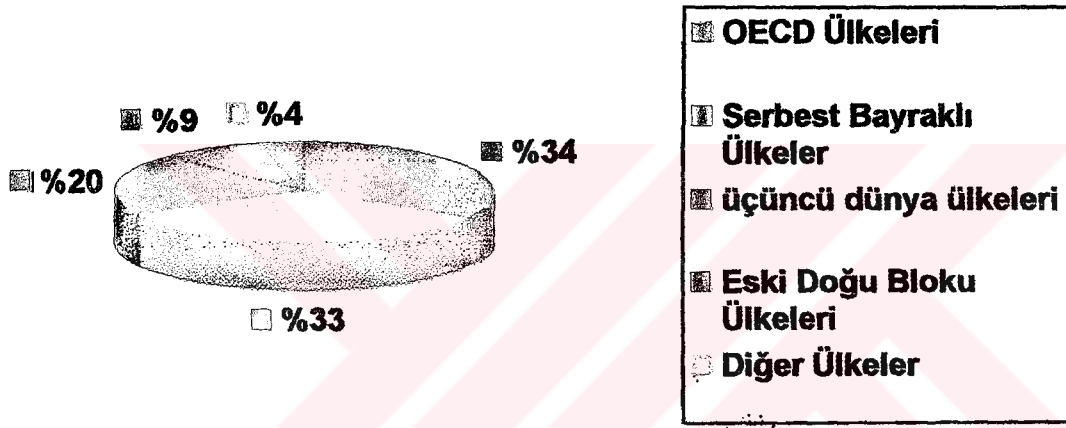
Türk Deniz Ticaret Filosunun dünya deniz ticaret filosu içindeki yeri incelendiğinde sürekli yükseldiği görülmektedir. 1993'de 6.8 milyon DWT ile 19 sırada 10 Ocak 1997 tarihi itibarıyla 10.302 bin DWT ile sırada 17.sırada bulunmaktadır.

TABLO : 6

Dünya deniz ticaret filosu (1 Ocak 1996-1997) (İlk 30 ülke sıralaması)
(300 GRT ve üzeri)

Bayraklara göre ülkeler	1996 sıralaması	Adet	1996/ Kapasite (1000 DWT)	1997 sıralaması	Adet	1997/ Kapasite (1000 DWT)	Dünya içindeki DWT% payı
Panama	1	4,335	107,538	1	4,579	120,950	16.7
Liberya	2	1,579	96,034	2	1,574	94,803	13.1
Yunanistan	3	1,408	51,439	3	1,308	47,682	6.6
Bahama	5	1,019	35,407	4	1,031	37,062	5.1
G.Kıbrıs	4	1,571	39,256	5	1,552	36,761	5.1
Norveç	6	1,119	32,423	6	1,138	32,864	4.5
Malta	7	1,060	28,561	7	1,171	31,614	4.4
Singapur	10	784	20,082	8	875	25,788	3.6
Japonya	8	3,571	27,200	9	3,551	25,721	3.6
Çin	9	1,968	23,700	10	2,0161	23,739	3.3
Hong Kong	11	324	15,125	11	304	13,762	1.9
Filipinler	13	868	13,603	12	907	13,687	1.9
Amerika	13	395	14,775	13	380	13,400	1.9
Rusya	14	1,958	12,968	14	1,874	11,283	1.6
Hindistan	15	384	11,120	15	392	10,980	1.5
Kore	17	670	9,874	16	722	10,512	1.5
Türkiye	16	858	10,081	17	882	10,302	1.4
Saint Vincent	19	743	8,506	18	793	9,713	1.3
Tayvan	18	239	9,136	19	238	9,206	1.3
İngiltere	23	435	7,273	20	447	8,101	1.1
Marşal Adaları	26	82	5,134	21	112	7,928	1.1
İtalya	20	679	8,319	22	647	7,910	1.1
Danimarka	22	527	7,487	23	513	7,600	1.1
Brezilya	21	245	8,022	24	237	7,189	1.0
Almanya	24	613	6,368	25	592	6,789	0.9
İran	31	181	4,604	26	186	6,151	0.9
Fransa	25	208	5,863	27	217	6,068	0.8
Malezya	30	378	4,636	28	432	6,007	0.8
Hollanda	29	532	4,724	29	590	5,331	0.7
Bermuda	28	70	4,790	30	77	5,070	0.7

Kaynak DTO Deniz sektörü raporu 95 , 1996 ISL Bremen Ocak/Şubat ,1997



TABLO 7:

Dünya ticaret filosunun ülkelere göre dağılımı

Kaynak: ISL Bremen istatistikleri 1997

TABLO: 8

Dünya deniz ticaret filosunun gemi tipleri ve yaş gruplarına göre dağılımı
(300 GRT ve üzeri)

Gemi Tipi		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25 ve Üzeri	Top. DWT %
Petrol Tankeri	Adet	873	927	918	1,173	1,400	1,467	6,758
	DWT 1000	52,859	58,859	27,203	38,041	98,066	9,703	279,631 38,7
	DWT %	18,9	19,3	9,7	13,6	35,1	1,5	100,0
Kimyevi Madde Tankeri	Adet	195	299	197	190	229	207	1,317
	DWT 1000	1,233	1,423	1,207	1,850	1,877	789	8,380 1,2
	DWT %	14,7	17,0	14,4	22,1	22,4	9,4	100,0
Likit Gaz Tankeri	Adet	156	186	122	222	152	161	999
	DWT1000	3,045	2,596	1,706	4,043	2,959	1,059	15,407 2,1
	DWT %	19,8	16,8	11,1	26,2	19,2	6,9	100,0
Dökme Yük	Adet	878	651	1,211	1,015	1,314	678	5,747
	DWT 1000	51,762	31,419	56,219	41,162	46,162	17,244	244,622 33,9
	DWT %	21,2	12,8	23,0	16,8	16,8	7,0	100,0
OBO	Adet	10	33	57	64	73	7,0	244
	DWT1000	922	3,369	4,366	4,763	7,623	328	21,317 3
	DWT 1000	4,3	15,8	20,4	22,3	35,7	1,5	100,0
Konteynır	Adet	603	324	332	313	199	159	1,930
	DWT 1000	16,200	9,846	9,086	6,405	3,719	2,947	48,205 6,7
	DWT 1000	33,6	20,4	18,8	13,3	7,7	6,1	100,0
Kuru Yük	Adet	1,364	1,865	2,640	3,355	3,003	5,288	17,515
	DWT 1000	6,970	9,486	18,389	24,278	22,178	18,727	100,029 13,8
	DWT 1000	7,0	9,5	18,4	24,3	22,2	18,7	10,0
Yolcu ve Yolcu Yüklü	Adet	396	566	391	390	460	1,252	3,455 4,877
	DWT 1000	720	827	547	582	725	1,476	0,7 100,0
	DWT 1000	14,8	17,0	11,2	11,9	14,9	30,3	3,456
Toplam	Adet	4,475	4,851	5,868	6,22	6,830	9,219	37,965
	DWT 1000	133,611	112,825	118,723	121,124	183,962	52,275	722,520 100,0
	DWT 1000	18,5	15,6	16,4	16,8	25,5	7,2	100,0

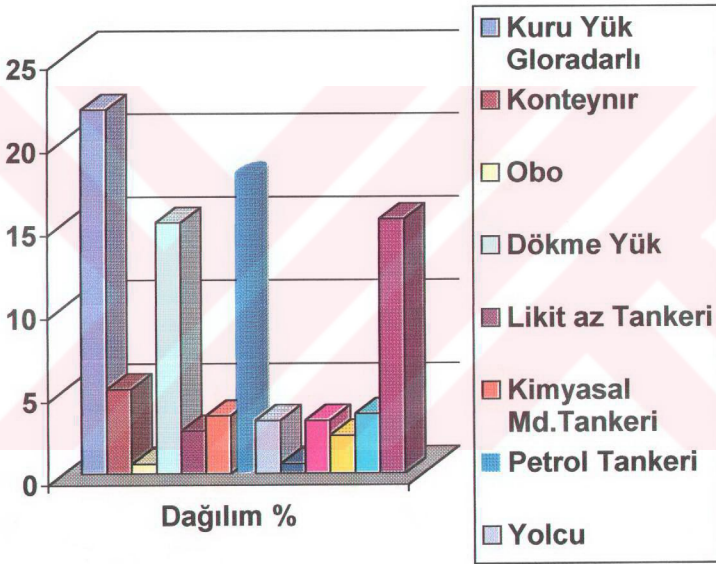
Kaynak : ISL Bremen Ocak / Şubat 1997

2.3 GEMİ TİPLERİNİN YAŞ VE TONAJA GÖRE DAĞILIMI

Dünya deniz ticaret filosu (300 GRI ve üzeri) 722,5 milyon DWT ve 37965 adet gemiden oluşmuştur. Filonun 133,6 milyon DWT olan 4475 adedi 0-4 yaş 112,8 milyon DWT olan 4851 adedi 5-9 yaş; 118,7 milyon DWT olan 5868 adedi 10-14 yaş ; 121.1 milyon DWT olan 6722 adedi 15-19 yaş; 183.9 milyon DWT olan 6830 adedi 20-24 yaş arasında olup 52.3 milyon DWT olan 9219 adet gemi ise 25 yaş üzerindedir.

1995 yılında dünya filosu yaş ortalaması 17.3 iken 1996 yılında 17.5 'e yükselmiş olup 1997 yılı başında 17.8 olmuştur.¹¹⁹

¹¹⁹ İstanbul ve Marmara Ege Akdeniz Karadeniz bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayını No.45 deniz Sektörü Raporu İstanbul 1997 S: 22



TABLO: 9
 Dünya deniz ticaret filosunun gemi tiplerine göre dağılımı

3. TÜRK DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

Büyük kapasitede yük taşıma özelliği ve diğer taşıma türlerine kıyasla taşıma maliyetinin çok düşük olması dehis taşımacılığının önemini artırmaktadır.¹²⁰ Ülkemiz coğrafi konumu ve 8333 kilometrelik kıyı uzunluğu ile denizcilik için çok elverişli olduğu ve ulaşım sorunumuzu denizyolu ile çözme şansı vermektedir. 1980 yılından itibaren uygulamaya konulan liberal ekonomi politikalarının ise, sektöre bir canlılık ve dinamizm getirdiği bir gerçektir.¹²¹

Türk deniz taşımacılığı hacmindeki gelişmeler dahili (kabotaj) taşımaları ve uluslararası incelenmiştir. Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenerek yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan ve 815 sayılı kabotaj kanununu uyarınca Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımaları şeklinde tanımlanmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre 1986-1997 yıllarını kapsayan yükleme boşaltma rakamları aşağıda tabloda 10'da belirtildiği gibidir .

Uluslararası taşımalar ülkemiz limanlarından yüklenen ve/veya bu limanlara boşaltılan ihracat ve ithalat yüklerinin yanında limanlarımızda yüklenen ve boşaltılan diğer ülkelere ait transit yükler ve ülkemiz dışındaki üçüncü ülkelere ait limanlar arasında Deniz Ticaret Filomuza ait gemilerle yapılan (cross-trade) taşımaları ve Ro-Ro gemileriyle yapılan araç taşımalarını kapsamaktadır. Dış ticaret yüklerinin denizyolu taşınmasında Denizcilik müsteşarlığı ve Devlet İstatistik Enstitüsünün veriler dikkati alınmıştır.

¹²⁰ Hilmi Sönmez 8. Ulaştırma Şurası ANKARA 1987 S: 135

¹²¹ Hilmi Sönmez S: 136

Türkiye’de denizyolu taşımalarının 1987-1997 yılları arasındaki son on yıllık gelişimi tablo 11’de verilmiştir. Tablodaki veriler incelendiğinde görüleceği üzere Türkiye’nin 1996 yılına nazaran 1997’de ihracat taşımaları 18.864.238 tondan 37.009.695 tona , ithalat taşımaları da 72.834.074 tondan 75.368.736 tona yükselmiştir. Türk bayraklı gemilerin bu taşımalardaki 1996 yılından %39.3 olan payı 1997 yılında 29.2’ye düşmüştür.



TABLO : 10 Yıllar itibarıyla kabotaj hattı yük taşımaları (1987-1997/9)

Yılı	Taşımanın Nevi	Petrol ve Petrol Ürünleri	Maden Cevheri	Maden Kömürü	Hububat	Karışık Eşya	Ve diğer
1987	Yükleme	16486857	1234723	1538540	186225	1907154	21353499
	Boşaltma	15503096	1208003	1527962	337331	6817585	25393977
1988	Yükleme	18420413	1267908	1795379	249076	2044349	23777525
	Boşaltma	17344587	1238801	2138201	235978	3118482	29076049
1989	Yükleme	19345275	1795227	1584804	615644	2676416	25981366
	Boşaltma	18737337	1606229	1467260	559034	8432091	30801921
1990	Yükleme	14577895	1404961	1378047	795822	2315738	20472464
	Boşaltma	14571903	1310270	1330001	958667	8270498	26641339
1991	Yükleme	9599062	921621	1099621	218437	2239097	14077838
	Boşaltma	9303305	905338	1100210	176844	6845232	18330929
1992	Yükleme	9740092	714970	1224076	350494	3075398	15105030
	Boşaltma	9647862	804637	1255408	264975	7163914	19136796
1993	Yükleme	10591147	981657	1100003	136460	2864611	15373378
	Boşaltma	10123052	689411	1139884	198133	8170306	20869783
1994	Yükleme	10392136	651529	924817	52830	3336226	15357566
	Boşaltma	0353754	639743	929255	70137	6643607	18646496
1995	Yükleme	10739686	763116	610513	50910	3263092	9105136
	Boşaltma	10723128	786813	637376	89624	6871195	15427317
1996	Yükleme	10764287	841308	517856	47418	3635291	15806160
	Boşaltma	10880563	1535611	627611	166365	7145830	20355997
1997	Yükleme	13185384	918722	433895	273139	3816300	18627490
	Boşaltma	13061036	957261	440497	406578	8223050	23088422

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı Verileri

TABLO : 11

Türkiye’de denizyolu taşımalarının son on yıllık gelişimi

Yıllar	Toplam	İhracat	İthalat	TC bayraklı Taşıma	Gemi payları
1987	48528681	12941086	35587595	21018494	433
1988	52517767	19707519	32810248	19704929	375
1989	55200862	21531000	33669862	20590616	373
1990	59117087	15238654	438784330	22307	334
1991	70235137	20343438	49891699	22710337	323
1992	72419133	21915110	50504023	29539326	408
1993	82977537	18102360	64875177	33487	499
1994	74743615	22112827	52630788	36986641	495
1995	84181116	20174562	64006554	35157163	418
1996	91680312	18846238	72834	36057963	393
1997	112373431	37009695	75363736	32835901	292

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

Türkiye’nin 1995 yılına 1996’da ihracat taşımaları 201 milyon tondan 188 milyon tona düşmüş 1997 yılından tekrar yükselerek 370 milyon tona yükselmiştir. İthalat taşımaları 640 milyon tondan 728 milyon tona yükselmiştir 1997 yılından 753 milyon tona yükselmiştir.

Türk bayraklı gemilerin on yıllık dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat bazında incelenmesi durumunda 1987 yılından yapılan 43 milyon tonluk ihracat 1996’da 74 milyon tona ithalat yükleri ise 167 milyon tondan 286 milyon tona yükselmiştir Türk bayraklı gemilerin toplam taşımadaki payı 1987 yılında % 433 iken 1996 yılında 393 toplamda ise % 394 pay almıştır 1997 yılında bu oran toplamda 292 düşmüştür. Taşımalardaki payımızın azalmasının önemli nedenleri dünya denizcilik sektörünün kriz karşısında rekabet gücünün azalması ve filonun nicelik ve nitelik açısından yetersiz kalması sayılabilir.

Son on yılda yabancı bayraklı gemilerle yapılan taşımalar incelenirse 1987 yılında 8,6 milyon olan ihracat 1996'da 114 tona yükselmiş 1997 yılında 41 milyon tona düşmüştür. 1987 yılında 189 milyon ton olan ithalat 1996'da 442 milyon tona yükselmiş 1997 yılında ise 425 milyon tona düşmüştür.

TABLO : 12

Türkiye'de denizyolu taşımalarının on yıllım gelişimi

(ton)

Yıllar	Toplam Denizyolu Taşımaları				
	Toplam	Türk bayraklı Gemiler		Yabancı bayraklı Gemiler	
	Ton	Ton	%	Ton	%
1987	48528724	21018494	43.3	27 510 187	56.7
1988	52 517 805	19704 929	37.5	32812838	62.5
1989	49037404	20590616	42.0	28446746	58.0
1990	59117105	22307314	37.7	36809753	62.3
1991	70235169	22710337	32.3	47524800	67.7
1992	72160403	29539326	40.9	42621036	59.1
1993	82977577	33487499	40.4	49490038	59.6
1994	74743664	36986641	49.5	37756974	50.5
1995	84181158	35157163	41.8	49023953	58.2
1996	91680351	36057967	39.3	55622345	60.7
1997	112373431	32835901	29.2	79537530	70.8

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

TABLO : 13

Türkiye'deki denizyolu ihracat taşımalarının on yıllık gelişimi

(1987-1997 ton)

Yıllar	Toplam		Denizyolu		Taşımaları	
	Toplam Ton	Türk bayraklı	Gemiler		Yabancı bayraklı Ton	Gemiler %
		Ton	%	%		
1987	12941120	4355491	33.7	8585595	66.3	
1988	19707544	5015831	25.5	14691688	74.5	
1989	15367534	5232827	34.1	10134673	65.9	
1990	15238685	4719129	31.0	10519525	69.0	
1991	20343468	6026727	29.6	14316711	70.4	
1992	21915148	8285979	37.8	13629131	62.2	
1993	18102408	8632344	47.7	9470 016	52.3	
1994	22112874	10501462	47.5	11611365	52.5	
1995	20174601	7958035	39.4	12216527	60.6	
1996	18846277	7442071	39.5	11404167	60.5	
1997	37009695	32835901	29.0	4173794	70.8	

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

TABLO : 14

Türkiye'deki denizyolu ithalat taşımalarının on yıllık gelişimi
(1987-1997 ton)

Yıllar	Toplam Denizyolu Taşımaları				
	Toplam ton	Türk bayraklı gemiler		Yabancı bayraklı gemiler	
		Ton	%	Ton	%
1987	35587642	16663003	468	18924592	532
1988	32810293	14689098	448	18121150	552
1989	33669908	15357789	456	18312073	544
1990	43878473	17588205	401	26290228	599
1991	49891732	16683610	334	33208089	666
1992	50245294	21253347	423	28991905	577
1993	64875215	24855155	383	40020022	617
1994	52630838	26485179	503	26145609	497
1995	64006596	27199128	425	36807426	575
1996	72834113	28615896	393	44218178	607
1997	75363736	32835901	292	42527835	708

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

Türkiye'nin denizyolu dış ticaret hacminin yük cinslerine göre gelişmeleri 1987-1997 arasındaki en büyük artışlar sırasıyla yüzde 188 ile 1991 yılında 146 1993 yılında yüzde 145 ile 1987 yıllarında görülmektedir 1996 yılında 126 1997 yılında 89 olarak gerçekleşmiştir.

1997 yılında denizyolu ile taşınan ithalat yükünün toplamı 753 milyon ton olup bunun yüzde 184 ham petrol yüzde 257 7si sanayi mamulleri yüzde 146 'sı kömür , yüzde 62 'si maden cevheri ve yüzde 351 ise diğer yüklerdir.

1997 yılında denizyolu ile taşınan ihracat yükünün toplamı ise 370 milyon tondur İhracat yükünün yüzde 544 'ünü sanayi mamulleri yüzde 187 'sini maden cevheri 136sı petrol ürünleri yüzde 111 ise diğer yükler oluşturmaktadır.

TABLO : 15

Türk denizyolu dış ticaret hacminin yük cinslerine göre dağılımı
(1987 - 1997 / 1000 Ton)

Yıl	Ham petrol ve ürünleri	Kömür	Maden cevheri	Hububat	Diğer yük	Toplam	Yıllık % değişim
1987	146671	36706	71453	11766	157312	423908	27
1988	196356	42495	40503	8089	197843	485286	145
1989	195279	51939	51142	27385	199532	525277	82
1990	202227	40968	54352	37358	217103	552008	51
1991	187808	63960	59408	32286	247708	591170	71
1992	254468	68590	57991	46834	274268	702151	188
1993	266609	68149	60596	19175	309662	724191	31
1994	313502	78644	53899	35278	348452	829775	14 6
1995	302674	65952	57292	28715	292803	747436	99
1996	320385	76149	75490	36709	333078	841811	126
1997	228028	106801	80068	38988	462917	916802	89

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

1 Ocak - 31 Aralık 1997 tarihleri arasında limanlarımıza gelen 70626 adet gemiden 46931 adedi Türk bayraklı 23695 adedi yabancı bayraklı gemilerdir 01011996 tarihinde gümrük birliğine girilmesi ile OECD ülkelerine yönelik deniz taşımacılığı ve Türk bayraklı gemilerle yapılan taşıma oranında 1994 yılına göre yükselme olmuştur. Türkiye'nin toplam deniz yoluyla yapılan ihracatında OECD ülkelerin payı 1996 yılında yüzde 427 'den 1997 yılında yüzde 479'a yükseldiği görülmektedir. İthalat rakamlarında ise aynı zaman diliminde yüzde 305'den yüzde 278'e düşme

olmuştur. Türk bayraklı gemilerde yapılan taşımacılık bu dönemde yüzde 299'dan yüzde 285'e düşmüştür.

Avrupa Birliğine deniz yoluyla yapılan ihracatımız 1996 yılında 75 milyon tondan 1997 yılında 78 milyon tona ithalatımızda ise 92 milyon tondan 102 milyon tona yükselmiştir. Avrupa Birliğine yapılan taşımaldan Türk bayraklı gemilerin payı 1997 yılında 334 olup 1996 yılına göre yüzde 65'lik bir artış izlenmektedir.

İslam ülkelerine göre deniz yoluyla yapılan ihracat 1996 yılında 58 milyon tondan 1997 yılında 45 milyon tona gerilemiş ithalat ise 246 milyon tondan 266 milyon tona yükselmiştir. Türk bayraklı gemilerin taşıma payı ise yüzde 599'dan yüzde 538'e düşmüştür.

Önceleri ağırlıklı olarak İran ve diğer Ortadoğu ülkelerine yönelik olan transit taşımalar Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine ve Uzak Doğu'ya kadar büyülen bir pazara yayılma eğilimindedir.

TABLO : 16

Ülke grupları ihracat ve ithalatlarında deniz ticareti
(1000ton)

Ülke grubu	İhracat				İthalat				TürkGemileri	
	1996		1997		1996		1997		1996	1997
	Miktar		Miktar		Miktar		Miktar		%	%
	Pay	%	Pay	%	Pay	%	Pay	%		
IOECD ülkeleri	86243	42.7	90245	47.9	195115	30.5	202794	27.8	29.9	28.5
a)Avrupa birliği	74983	37.2	78316	41.6	92119	14.4	102044	14.0	26.9	33.4
Almanya	826	0.4	851	0.5	16214	2.5	13489	1.9	22.9	29.6
Belçika	4629	2.3	2775	1.5	1396	2.1	12173	1.7	33.6	28.9
Fransa	4627	2.3	5010	2.6	6582	1.0	10540	1.4	23.5	23.3
Hollanda	4615	2.3	4292	2.3	21882	3.4	24701	3.4	40.2	55.8
İngiltere	3777	1.9	2980	1.6	7554	1.2	7795	1.1	24.9	24.9
İspanya	14441	7.2	20608	10.9	3593	0.6	7547	1.0	16.6	25.0
İtalya	33719	16.7	33802	17.9	12917	2.0	15445	2.1	23.2	18.6
Yunanistan	6677	3.3	7322	3.9	7624	1.2	8634	1.2	31.4	23.2
Diğer	1668	0.8	676	0.4	2058	0.3	1720	0.2	11.8	24.5
b)Diğer ülkeler	11259	5.6	11929	6.3	102995	16.1	100750	13.8	35.0	36.1
Amerika	7148	3.5	6713	3.6	64181	10.0	56321	7.7	34.0	36.6
II-İslam ülkeleri	58104	28.8	44883	23.8	246648	38.5	266701	36.6	59.9	53.8
III-Diğer ülkeler	57397	28.5	53334	28.3	198302	31.0	258845	35.6	10.2	17.7
Genel toplam	201745	100	18846	100	640065	100	728340	100	100	100

Kaynak : IMO'ya sunulan ülke raporu 1997

3.1 TÜRK TİCARET TAŞIMA FİLOSU SAYISAL DAĞILIMI

Tablo 17 filonun genel sayısal analizi yapılmıştır Tablo incelendiğinde 1506t'un üzerinde dikkate alınmış 1179 adet gemiden % 231 nin (272 gemi) Kamuya % 769unu (907 gemi) ise özel sektöre ait olduğu , konuya ait gemilerden % 305 inin (83 gemi) ithal yoluyla % 695 inin ise (189 gemi) yurt içinde inşa yoluyla edinildiği özel kesime ait gemilerden

ise % 428'inin (388 gemi) ithal % 572'sinin ise (519 gemi) yurt içinde inşa yoluyla edinildiği görülmektedir.

Toplam 1179 adet gemiden % 399'unun ithal edildiği kalan % 601'inin ise yurt içinde inşa edildiği görülmektedir. Toplam deniz Taşıma sırasıyla % 403 ile kuru yük % 147 ile dökme yük % 111 ile römorkör ve hizmet % 8,7 ile petrol tankerleri % 58 ile şehir hatları yolcu %36 ile balıkçı gemiler ve % 33 ile kimyevi madde tankerleri meydana getirmektedir Diğer tip gemiler ise filodan sayısal olarak ancak % 125 oluşturmaktadır.



TABLO : 17

Türk deniz ticaret filosu sektörler arası dağılım ve ithal ve dahilden inşa durumlarına göre sayısal analizi (1500-999999 DWT)

	Kamuya ait gemiler		Özel sektöre Ait gemiler		Kamu+Özel sektör gemileri		Genel Toplam
	İthal	İnşa	İthal	İnşa	İthal	İnşa	
Gemi tipleri	Dwt %	Dwt %	Dwt %	Dwt %	Dwt %	Dwt %	Dwt %
Kuru yük gemisi	4 0.8	11 2.3	100 1.1	360 75.8	104 21.9	371 78.11	475 100
Dökme yük gemisi	8 4.6	5 2.9	159 91.9	1 0.6	167 6.5	6 3.5	173 100
OBO gemisi	0 0.0	0 0.0	8 100	0 0.0	8 100	0 0.0	8 100
Petrol tankeri	1 1.0	9 8.7	35 34.0	58 56.3	36 35.0	67 65.0	103 100
Kimyevi madde tankeri	0 0.0	0 0.0	28 71.8	11 28.2	28 71.8	11 28.2	39 100
LPG tankeri	0 0.0	0 0.0	5 100	0 0.0	5 100	0 0.0	5 100
Asfalt tankeri	0 0.0	0 0.0	2 40.0	3 60.0	2 40.0	3 60.0	5 100
Su tankeri	1 10.0	1 10.0	2 20.0	6 60.0	3 30.0	7 70.0	10 100
Ro-Ro gemisi	4 16.7	0 0.0	20 83.3	0 0.0	24 100	0 0.0	24 100
Konteynır	0 0.0	0 0.0	3 42.9	4 57.1	3 42.9	4 57.1	7 100
Feribot	4 25.0	1 6.3	4 25.0	7 43.8	8 50.0	8 50.0	16 100
Tren ferisi	0 0.0	7 100	0 0.0	0 00	0 0.0	7 100	7 100
Hayvan gemisi	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 00	0 0.0	0 0.0	0 0.0
Yolcu/yolcu yük gemisi	2 5.7	7 20.0	8 22.9	18 51.4	10 28.6	25 71.4	35 100
Bilimsel araştırma gemisi	3 60.0	2 40.0	0 0.0	0 00	3 60.0	2 40.0	5 100
Şehir hatları/deniz Otobüsleri	28 41.2	40 58.8	0 0.0	0 00	28 41.2	40 58.8	68 100
Şehir hatları/arabalı Vapuru	1 4.0	24 96.0	0 0.0	0 00	1 4.0	24 96.0	25 100
Römorkör ve hız Gemi 100Gt.	27 20.6	82 62.6	12 9.2	10 76	39 29.8	92 70.2	131 100
Toplam	83 7.0	189 16.0	388 32.9	519 440	471 39.9	708 60.1	1179 100

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

3.2 TÜRK DENİZ TAŞIMA FİLOSUNUN TONAJ OLARAK DAĞILIMI (GT)

Tablo 18 Deniz taşıma filosunun genel GT analizi yapılmıştır 150 GT'un üzerinde olduğu tespit edilen 1179 geminin toplam kapasitesinin 6622296 GT olduğu belirlenmiştir.

6622296 GT'luk toplam deniz taşıma filosunun %9,9 kamuya %901 'i özel sektöre aittir.

Kamu sahipliğindeki toplam 6563106 t kapasitenin % 646'sı ithal % 354'ü ise yurt içinde inşa edilmiştir. Özel sektör sahipliğindeki 59659866 t'luk kapasitenin ise % 893'ü ithal % 1067'si yurt içinde inşa edilmiştir.

İthal yoluyla edilen 5754153 GT'luk kapasitenin büyük çoğunluğunu sırasıyla dökme yük % 640 petrol tankerleri %13,5 OBO % 8,6 kuru yük %64 Ro-Ro % 3,9 ithal edilen diğer tip gemiler GT olarak % 36 oranındadır.

İnşa yoluyla edinilen 868143 GT'luk kapasitenin büyük çoğunluğunu sırasıyla kuru yük % 652 petrol tankeri %8,1 ve dökme yük % 6,9 oluşturmaktadır. Yurt içinde inşa edilen diğer tip gemiler TG olarak % 19,8 oranındadır.

Toplam filonun GT olarak çoğunluğunu sırasıyla dökme yük % 56,5 kuru yük % 14,1 petrol tankerleri %12,8 ve OBO gemileri % 7,5 oluşturmaktadır Diğer gemilerin genel filo oranı % 9,1'dir

TABLO : 18

Sektörler arası dağılım ve ithal ve dahilden inşa durumlarına göre tonaj analizi (150 Gt 9999999 DWT)

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

Gemi Tipleri	Kamuya Ait Gemiler				Özel Sektöre Ait Gemiler				Kamu + Özel Sektöre Ait Gemiler				Genel	
	İthal		İnşa		İthal		İnşa		İthal		İnşa		Toplam	
	GT	%	GT	%	GT	%	GT	%	GT	%	GT	%	GT	%
Kuru Yük	28420	4.1	37364	4.0	330560	35.3	529153	5.6	368980	39.4	566517	60.6	935497	100
Dökme Y.	185051	4.9	59825	1.6	3498000	93.4	488	0	3683051	98.4	60313	1.6	3743364	100
OBO	0	0	0	0	496568	100	0	0	496568	100	0	0	496568	100
Petrol T.	86595	10.2	27908	3.3	690967	81.5	42229	5	77562	91.7	70137	8.3	847699	100
Kim.Md.T	0	0	0	0	73929	84.2	13922	15.8	73929	24.2	13922	15.8	870851	100
LPG T.	0	0	0	0	14839	100	0	0	14839	100	0	0	14839	100
Asfalt T.	0	0	0	0	2168	41.3	3081	58.7	2168	41.3	3081	58.1	5249	100
Su T.	231	6.6	374	10.7	1045	30	1837	52.7	1276	36.6				
Ro - Ro	49551	22.1	0	0	174672	77.9	0	0	1276	36.6	2211	63.4	3487	100
Konteynır	0	0	0	0	16305	44.9	20001	55.1	224223	100	0	0	224223	100
Feribot	28567	72.2	173	0.4	9012	22.8	1803	4.6	16305	44.9	20001	55.1	36306	100
Tren Feri.	0	0	11266	100	0	0	0	0	37579	95	1973	5	3955	100
Hayvan G.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11266	100	11266	100
Frigorifik	0	0	0	0	1216	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Balık ve Fb.	0	0	0	0	347	3	11132	97	347	3	11132	97	11479	100
Yolcu - Yük	10735	21.3	25262	50.2	8533	17	5799	11.5	19268	38.3	31061	61.7	50329	100
Bilimsel Araştırma	1204	67.2	583	32.6	0	0	0	0	1204	67.4	583	32.6	1787	100
Şehir Hatları Dz. Otob.	15197	45.8	17952	54.2	0	0	0	0	15197	54.2	17952	54.2	33149	100
Şehir Hat./Araba lı Vapur	1013	3.4	28374	96.6	0	0	0	0	103	3.4	28374	96.6	29387	100
Romorkör ve hız Gm>100 GT	7230	14.7	23435	47.8	12198	24.9	6182	12.6	19428	39.6	29617	60.4	49045	100
TOLAM	423794	6.4	232516	3.5	53330359	80.5	635627	9.6	5754153	86.9	868143	13.1	6622296	

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

3.3 TÜRK DENİZ TAŞIMA FİLOSUNUN TONAJ OLARAK DAĞILIMI (DWT)

Tablo 19 - Türk deniz taşıma filosunun DWT analizi yapılmıştır. Filonun toplam kapasitesi 10893603 DWT'dur Bu kapasitenin % 76 sı kamu %924 özel sektörün sahipliğindedir.

Kamu sektörüne ait 825863 DWT'luk kapasitenin %696si ithal % 304ü yurt içinde inşa yoluyla elde edilmiştir.

Özel sektör sahipliğindeki 10067740 DWT'luk kapasitenin % 901 ithal % 99'u ise yurt içinde inşa yoluyla elde edilmiştir.

Toplam 10893603 DWT deniz ticaret filosunun % 866 ithal % 114 7ü yurt içinde inşa yoluyla edinilmiştir.

İthal edilen toplam 9650006 DWT kapasiteli gemilerin çoğunluğunu sırasıyla dökme yük % 6771 petrol tankeri %154, 060 % 9,5 ve kuru yük % 58 gemileri teşkil etmektedir İthal edilen diğer tiplerin genel tonaja oranı %36.

Yurt içinde inşa edilen 1243597 DWT'luk kapasitenin çoğunluğunu sırasıyla kuru yük %73,0 petrol tankerleri % 10,0 ve dökme yük % 74 gemileri oluşturmaktadır Yurt içinde inşa edilen gemilerin diğer tiplerinin genel tonaj içindeki oranı % 96'dır.

10893603 DWT'luk toplam filo kapasitesinin çoğunluğunun sırasıyla dökme yük %59,1 petrol tankerleri % 148 kuru yük % 135 ve 060 % 84 gemileri meydana getirmektedir. Filonun diğer tip gemilerin DWT olarak genel tonaj içindeki payı % 427dir.

10893603 DWT'luk toplam filo kapasitesinin çoğunluğunun sırasıyla dökme yük %59,1 petrol tankerleri % 148 kuru yük % 135 ve 060 % 84 gemileri meydana getirmektedir. Filonun diğer tip gemilerin DWT olarak genel tonaj içindeki payı % 427dir.

TABLO : 19

31121997 itibarıyla Türk deniz ticaret filosu sektörler arası dağılım ve ithal edilen inşa durumlarına göre tonaj analizi (150-999999 DWT)

	Kamuya ait	Gemiler		Özel Ait	sektöre gemiler		Kamu+Ö	sektör gemi		Genel	
	İthal	İnşa		İthal	İnşa		İthal	İnşa		Toplam	
Gemi tipleri	Dwt %	Dwt %		Dwt %	Dwt %		Dwt %	Dwt %		Dwt %	
Kuru yük gemisi	49120 3.3	582 4.0		51093 73.48	849057 57.9		560057 38.2	907343 61.8		1467400 1000	
Dökme yük gemisi	327057 5.1	91216 1.4		6021885 9.3	1121 0.0		6348942 98.6	92337 1.4		6441279 100	
OBO gemisi	0 0.0	0 0.0		916934 100	0 0.0		916934 100	0 0.0		916934 1000	
Petrol tankeri	159982 9.9	4168 2.9		132506 82.4	76603 4.8		1485188 92.3	123771 7.7		1608959 100	
Kimyevi madde tankeri	0 0.0	0 0.0		113641 83.3	22703 16.7		113641 83.3	22703 16.7		136344 100	
LPG tankeri	0 0.0	0 0.0		18888 100	0 0.0		18888 100	0 0.0		1888 100	
Asfalt tankeri	0 0.0	0 0.0		3482 44.7	4316 55.3		3482 44.7	4316 55.3		7798 100	
Su tankeri	500 8.3	550 9.2		1600 26.7	3346 55.8		2100 35.0	3896 6.5		5996 100	
Ro-Ro gemisi	19905 13.9	0 0.0		123044 86.1	0 0.0		142949 100	0 0.0		142949 100	
Konteynır	0 0.0	0 0.0		19776 41.0	28455 59.0		197776 41.0	28455 5.9		48231 100	
Feribot	4780 42.1	0 0.0		5899 52.0	676 6.0		10679 94.0	676 6.0		11355 100	
Tren ferisi	0 00	7291 100		0 0.0	0 0.0		0 0.0	7291 100		7291 100	
Hayvan gemisi	0 0.0	0 0.0		0 0.0	0 0.0		0 0.0	0 0.0		0 00	
Frigorifik gemi	0 0.0	0 0.0		2170 100	0 0.0		2170 100	0 0.0		2170 100	
Balık ve fabrika gemisi	0 0.0	0 0.0		800 13.8	4494 86.2		80 13.8	4994 86.2		5794 100	
Bilimsel araştırma G.	353 10.0	6124 65.7		0 0.0	0 0.0		3535 10.0	0 0.0		353 100	
Şehir hatları/ Deniz Otobüsl.	3195 34.3	27046 100		0 0.0	0 0.0		195 34.3	6124 65.7		9319 100	
Şehir hatları/ Arabalı vapuru	0 0.0	8225 40.5		0 0.0	0 0.0		0 0.0	27046 100		27046 100	
Römorkör ve hız gemi>100Gt	5588 26.5	251215 2.3		6949 33.0	0 0.0		12537 59.5	8525 40.5		21062 100	
Toplam	574 5.3	251215 2.3		9075358 83.3	9950006 88.6		1243597 11.4	10893 60 31.0		10893603 100	

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

3.4 TÜRK DENİZ TAŞIMA FİLOSUNUN YAŞ GRUPLARINA GÖRE DAĞILIMI

Tablo 20- deniz taşıma filosunun, gemi tonajı, sektörler arası dağılımı ithal ve yurt için inşa durumlarına göre adetleri belirtilerek yaş ortalamalarının analizi yapılmıştır. Yaş ortalamaları tonajlarına göre (AGO) sayılarına göre (ARO) kısaltmalar ile belirtilmiştir.

150 GT kapasitesinin üzerindeki gemiler dikkate alındığına göre filoda 1179 gemi bulunmaktadır. Bunların genel yaş ortalamaları ağırlığa göre 18,9 adede göre 215 'dir.

Filoyu teşkil eden kuru yük gemilerinin yaş ortalamaları ağırlığa göre 18,7 ve adet olarak ise 241 dökme yük gemilerinin yaş ortalamaları ağırlık olarak 179 ve adet olarak 185 petrol tankerlerinin yaş ortalamaları ise ağırlık olarak 210 ve adet olarak 238'dir.

TABLO 20

31121997 itibarıyla Türk deniz ticaret filosu sektörler arası dağılım ve ithal

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı.

Gemi tipleri	İthal		İnşa		Özel Ait		sektöre gemiler		Kamu+Ö		Kamuya ait		gemiler										
	AGO ARO	AGO ARO	AGO ARO	AGO ARO	AGO ARO	AGO ARO	AGO ARO	AGO ARO	AGO ARO	AGO ARO	AGO ARO	Toplam											
Kuru yük gemisi	4.271	27.1	11.12.3	14.7	10027.2	46.9	360	135	18.1	104	27.2	46.2	37113.4	18.0	475	18.724.1							
dökme yük gemisi	8	21.6	22.1	5.14.8	14.8	159	17.8	18.5	1	6.2	6.2	167	18.0	18.6	6	14.7	13.4	173	17.9	18.5			
OBO gemisi	0	0.0	0.0	0.0	0.0	8	22.5	22.7	0.0	0.0	8	22.5	22.7	0.0	0.0	8	22.5	22.7	0.0	0.0	8	22.5	22.7
Petrol tankeri	1	19.6	19.6	9	17.1	9.2	35	21.4	33.5	58	19.1	18.7	36	21.2	33.1	67	18.4	18.7	103	21.0	23.8		
Kimyevi madde tankeri	0	0.0	0.0	0.0	0.0	28	21.0	23.9	11	15.4	15.4	28	21.0	23.9	11	15.4	15.4	39	20.1	21.5			
LPG tankeri	0	0.0	0.0	0.0	0.0	5	9.8	13.1	0.0	0.0	5	9.8	13.1	0.0	0.0	5	9.8	13.1	0.0	0.0	5	9.8	13.1
Asfalt tankeri	0	0.0	0.0	0.0	0.0	2	34.5	34.6	3	285	27.3	2	34.5	34.6	3	28.5	27.3	5	31.2	30.2			
Su tankeri	1	45.7	45.7	1	9.6	9.6	2	55.9	55.7	6	9.8	10.3	3	53.4	52.3	7	9.7	10.2	10	2.5	22.8		
Ro-Ro gemisi	4	9.7	12.2	0.0	0.0	20	18.3	23.8	0.0	0.0	24	17.1	21.8	0.0	0.0	24	17.1	21.8	0.0	0.0	24	17.1	21.8
Konteynır	0	0.0	0.0	0.0	0.0	3	12.8	14.0	4	0.9	1.2	3	12.8	14.0	4	0.9	1.2	7	5.8	6.7			
Feribot	4	16.9	21.1	1	0.0	9.6	4	33.9	43.1	7	10.0	7.6	8	26.3	32.1	8	10.0	7.9	16	25.4	20.0		
Tren ferisi	0	0.0	0.0	7	27.8	25.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7	27.8	25.2	7	27.8	25.2	7	27.8	25.2		
Hayvan gemisi	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Frigorifik gemi	0	0.0	0.0	0.0	0.0	1	45.7	45.7	0.0	0.0	1	45.7	45.7	0.0	0.0	1	45.7	45.7	0.0	0.0	1	45.7	45.07
Balık ve fabrika gemisi	0	0.0	0.0	0.0	0.0	1	34.7	34.7	41	9.0	4.7	1	34.7	34.7	41	9.0	4.7	42	12.	55.4			
Yolcu/yolcu yük gemisi	2	41.3	42.7	7	12.2	13.0	8	68.4	64.6	18	17.8	14.1	10	54.8	60.2	25	13.2	13.8	35	37.2	27.1		
Bilimsel araştırma gemisi	3	54.7	39.7	2	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3	54.7	39.7	2	0.0	8.3	5	54.7	27.1			
Şehir hatları/deniz otobüsleri	28	24.0	22.9	40	17.0	17.9	0.0	0.0	0.0	0.0	28	24.0	22.9	40	17.0	17.9	68	19.4	20.0				
Şehir hatları/arabalı vapuru	1	0.0	44.7	24	16.2	15.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1	0.4	4.7	24	16.2	15.0	25	16.2	16.2				
Römorkör ve hız gem>100Gt	27	10.7	26.4	82	11.0	16.9	12	37.0	30.4	10	0.0	13.8	39	25.3	27.6	92	11.0	16.6	131	19	5	19.9	
Toplam	83	21.2	25.1	189	15.1	16.8	388	19.4	29.8	519	13.7	16.5	471	19.5	28.9	708	13.9	16.6	1179	18	921.5		

TABLO : 21

Türk deniz ticaret filosunun yaş gruplarına göre dağılımı (31 Aralık 1997)

(kamu+özel)

Yaş	18	Büyük	150GRT'den	büyük	300GRT'den	büyük
	GRT'den					
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
0-4	578	133195	111	131391	62	128852
5-10	360	389395	84	370614	54	364753
11-20	940	6383334	378	6337691	355	6331199
20>	904	3518589	422	3477641	365	3456701
Toplam	2782	10424513	995	10317337	836	10281505

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

3.5 TÜRK DENİZ TAŞIMA FİLOSUNUN DÜNYA FİLOSU İÇİNDEKİ YERİ

Bayraklara göre dünya filosu (300 Gt'un üzeri) 156 ülke bazında Türk taşıma filosunun beş yıllık gelişimi.

Tablo 22 görülmektedir. Buna göre dünya filosunun % 167 bulunduran panama 1sırada %131'ini bünyesinde bulunduran Liberya 2sırada %66'sını bünyesinde bulunduran Yunanistan ise 3sırada yer almaktadır.

Türkiye 1 Ocak 1993'de 68 milyon DWT ile 23sırada 1 Ocak 1996'da 100 milyon DWT ile 16sıraya yükselmiştir. Ancak 1996 yılında yaşanan navlun krizi ve gemi kayıpları sonucunda bir sıra gerileyerek 1 Ocak 1997'de 103 milyon DWT ile 17sıraya inmiştir.

Türkiye toplam dünya filosu içinde % 14 pay ile 17sırada yer almaktadır¹²²

¹²² İstanbul Marmara Ege-Akdeniz , Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası Sektörü Raporu İstanbul 1997 Yayın No.45 S: 139

TABLO : 22

Türk deniz ticaret filosunun gelişimi (1993-1997)

Sıralama	1 Ocak 1993 itibarıyla			1 Ocak 1994 itibarıyla			1 Ocak 1995 itibarıyla			1 Ocak 1996 itibarıyla			1 Ocak 1997 itibarıyla		
	Ülkeler	Adet	DWT Milyon	Ülkeler	Adet	DWT Milyon	Ülkeler	Adet	DWT Milyon	Ülkeler	Adet	DWT Milyon	Ülkeler	Adet	DWT Milyon
1	Liberya	1548	959	Liberya	1518	918	Panama	4177	956	Panama	4335	1075	Panama	4579	1209
2	Panama	3820	793	Panama	3970	869	Liberya	1525	937	Liberya	1579	960	Liberya	1574	948
3	Yunanistan	1407	463	Yunanistan	1451	520	Yunanistan	1448	524	Yunanistan	1408	514	Yunanistan	1308	475
4	Norveç	194	365	Gkibris	1468	382	Gkibris	1522	383	Gkibris	1571	392	Bahama	1031	370
5	Japonya	3792	363	Norveç	1134	347	Bahama	1000	339	Bahama	1019	354	GKibris	1552	367
6	GKibris	1384	365	Japonya	3634	340	Norveç	1147	319	Norveç	1119	324	Norveç	1138	328
7	Bahama	914	325	Bahama	949	331	Japonya	3635	304	Malta	1060	285	Malta	1171	316
8	Amerika	502	224	Malta	913	223	Malta	979	253	Japonya	3571	272	Singapur	875	257
9	Cin	577	197	Cin	493	244	Cin	1817	225	Cin	1968	237	Japonya	3351	257
10	Malta	837	179	Amerika	1693	209	Singapur	699	180	Singapur	784	200	Cin	2061	237
11	Singapur	600	154	Singapur	650	168	Amerika	432	156	Hong Kong	324	141	Hong Kong	304	137
12	Rusya	1662	139	Rusya	1776	141	Rusya	1964	140	Amerika	395	147	Filipinler	907	136
13	Filipinler	834	136	Filipinler	829	133	Filipinler	855	140	Filipinler	868	13	Amerika	380	134
14	Hong Kong	269	120	Hong Kong	287	129	Hong Kong	289	132	Rusya	1958	129	Rusya	1871	112
15	Kore	645	103	Kore	638	102	Hindistan	365	100	Hindistan	381	141	Hindistan	392	109
16	İtalya	791	101	Hindistan	342	99	Kore	646	99	Türkiye	858	100	Kore	722	105
17	Hindistan	347	100	İtalya	736	90	Türkiye	485	88	Kore	60	98	Türkiye	822	103
18	Tayvan	239	89	Tayvan	233	88	Tayvan	223	88	Tayvan	239	91	Saint Vincen	793	97
19	Brezilya	277	85	Türkiye	79	85	İtalya	704	86	Sain Vincen	743	85	Tayvan	793	97
20	İran	184	82	Brezilya	263	83	Brezilya	257	82	İtalya	679	83	İngiltere	447	81
21	BDT	719	72	İran	188	80	Sain Vincen	725	78	Brezilya	245	80	MarsAdalar	112	79
22	Saint vincen	595	69	Sain Vincen	673	79	Danimarka	544	71	Danimarka	527	75	İtalya	647	79
23	Türkiye	703	68	İran	511	69	İngiltere	433	66	İngiltere	435	72	Danimarka	513	76

Kaynak : ISL Bremen 1997

3.6 TÜRK DENİZ TAŞIMA FİLOSUNUN KOMŞU VE YAKIN BÖLGE ÜLKELERİ FİLOLARI ARASINDAKİ YERİ

Türkiye ile komşu ve yakın bölgedeki ülkelerin Deniz Taşıma Filolarının kapasiteleri DWT olarak Tablo 20 sıralamada da belirtildiği üzere Türkiye'nin komşuları arasında en büyük filonun birinci sıradaki Yunanistan'a ait olduğu bunu ikinci sırada olan Güney Kıbrıs'da eklendiğinde iki filo toplamının tüm dünya filosunun % 117 7sini oluşturduğu görülmektedir. Komşu ülkeler arasında 3sırada Rusya ve 4sırada Türkiye yer almaktadır.

1995-1996 yıllık değişim oranları dikkate alındığında en büyük artışın % 334 ile İran , ikinci olarak ise % 22 ile Türkiye'nin olduğu görülmektedir Aynı dönemde en büyük filo kaybı % -419 ile Irak % -305 ile Ukrayna ve %-13 ile Rusya'da görülmektedir.

TABLO : 23

Türkiye'nin ve komşu ülkelerin deniz ticaret filoları (1 Ocak 1997)

Ülkeler	DWT (1000)	Yıllık değişim %DWT
Yunanistan	47582	-75
GKıbrıs ve Rum Cumh	36761	-64
Rusya	11823	-130
Türkiye	10302	+22
İran	6151	+336
Romanya	3440	+06
Ukrayna	3440	-06
Mısır	1757	-34
Bulgaristan	1613	-08
İrak	775	-419

Kaynak : ISL Bremen (Ocak,Şubat) 1997

4 TÜRK MEVZUATTINDAN KAYNAKLANAN PROBLEMLER

4.1 DENİZCİLİK BAKANLIĞININ KURULMASI

Dünyadaki gelişmeler ışığında denizlerdeki ekonomik potansiyelin artması ve uluslararası hukuki düzenlemelerle de dünya ülkelerinin denizlerdeki hak ve çıkarlarının giderek genişlemesi tüm ulusların dikkatlerini denizlerdeki ekonomik çıkarlarını korumaya yönlendirmiştir. Uluslararası ilgi ve çıkarların alabildiğine çatıştığı ülkemiz ekonomisinin can damarı haline gelen denizciliğimiz on bakanlık yirmi kadar da kurum kuruluşun yetki alanında “ 40 adet kanun, 78 adet tüzük ve 100 adete yakın yönetmelikle idare edilmekte ve her kuruluş tarafından sahiplenilen denizciliğimiz sorunlarının çözümünde sonuçta sahipsiz kalmaktadır.¹²³

Bu nedenlerden ve ülkemiz ekonomisinin sağlayacağı potansiyel katkı milli güvenliğimiz açılarından özel bir öneme haiz olan denizciliğimizin güçlenmesi ve geliştirilmesi için yeni kurulan. Denizcilik Müsteşarlığı en kısa zamanda. Denizcilik Bakanlığı statüsü ile milli ülkümüz olan denizciliğimize sahip çıkılmalıdır.¹²⁴

4.2 DENİZ İHTİSAS MAHKEMELERİNİN KURULMASI

Gelişen bir sektör içinde artan ihtiyaçların çözümünün nedenli büyük bir ihtiyaç olduğu ortadadır. Gerek ihtilafın çözümünde beklenen süratin sağlanabilmesi gerekse konunun gerçeklerine , adalete, deniz örf ve adetlerine uygun bir şekilde sonuçlandırılabilmesi için uzmanlaşmış yargı organlarının bir ihtilafın çözümünde görevlendirilmiş olması gerekmektedir.

¹²³ TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Deniz Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu MAYIS 1996 S: 31 -32

¹²⁴ Deniz Ticareti Turkish Shipping World Mart 1997 S: 18

Bu nedenle denizcilikte ileri ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de özellikle büyük sahil şehirlerinde deniz İhtisas Mahkemelerinin kurulmasının büyük yararları vardır.¹²⁵

4.3 İSTANBUL'UN TAHKİM MERKASİ OLARAK DÜZENLENMESİ

Ülkemiz dünya ticaret ağının merkezi hatta doğu ve batı arasında bütün taşıma modlarının birleşip transferlerinin gerçekleşebileceği güvenilir bir köprü pozisyonuna girmektedir Bu çerçevede içinde yapılması gereken tespit Deniz Hukuk uyuşmazlıklarının Londra'da hakem ve/veya mahkeme huzuruna götürülmesi yaygın bir uygulamadır Oysa bu geleneğin kırılması için önce Hamburg'da ardından Paris'te hakem heyetleri kurulmuş , üstelik kısa bir süre önce merkezi İtalya'da bulunan The Mediterranean Maritime Arbitration Association isimli dernek kurularak Akdeniz ülkelerinin deniz hukuku uyuşmazlıklarının Akdeniz'e çekilmesi çabası başlatılmıştır İstanbul'da bu gelişmeler içinde yer alması ve İstanbul'un Tahkim Merkezi olarak düzenlenmesi için alınacak önlemler yeni yasa oluştururken önem taşıyacaktır. (*)

4.4 TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİNİN DÜZENLENMESİ

Uluslararası rekabet ortamı gemi sahiplerini sefer maliyetlerini aşağı çekecek tedbirler aramaya yöneltmiş ve bu husus yabancı armatörlerin gemilerini kolay bayrak (flag of convenience) tabir edilen Panama, Liberya, Güney Kıbrıs ve benzeri uygun koşullar sağlayan bayraklara kaçırmalarına neden olmuştur.

¹²⁵ TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Deniz Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu S: 34

Milli bayrağımızı dalgalandırmaya devam etmek ve rekabet gücümüzü elde tutabilmek için Norveç (NİS) ve Danimarka (DIS) Uluslararası Gemi Sicilleri ile Avrupa Topluluğunun ortak sicil çalışması (EUROS) paralelinde Türk Uluslararası Gemi Sicili oluşturulmalıdır Bunda amaç oluşturulan özel sicile tescil edilen gemilere belirli kolaylıklar sağlamak , ulusal rekabet gücü kazandırmak suretiyle Deniz ticaret Filomuzda erozyonu önlemek Türk denizciliğinin gelişmesini hızlandırmak ve ekonomimize katkısını artırmaktır.*

Türk Uluslararası Gemi Sicilinin Kabulü ile , finansman personel, istihdam , vergi , sigorta ve muhasebe uygulamalarında ülkemiz mevzuatından kaynaklanan bazı sorunların çözümü imkan dahilinde girecektir.

Bilindiği üzere ikinci sicilde denen Türk Uluslararası Gemi Sicilinin teskili ile güvenlik ve hukuk açısından bir sorun doğmamakta; finansör gemi sahibi işleticilerin menfaatleri korunmuş olmaktadır. Özellikle yabancı gemi adanı istihdami gemi ipoteği karşılığı kredi temini, denetim ve klas kuruluşları yanından sektöre bir esneklik imkanı tanınmaktadır.

Kurulacak ikinci sicilin uluslararası alanda güvenlik ve finansman gibi konularda ihtibar kazanmasıyla gelecekte açık sicil statüsüne dönüştürülmesi mümkün olabilecektir.

Böylece özellikle Türkiye ile kuvvetli ticari bağları olan komşu devletlerin (BDT gibi) işletilenin katılımında sağlanabilecektir.

- Başbakanlık DPT deniz Ulaştırma Alt Komisyonu Raporu S: 18
- Başbakanlık DPT deniz Ulaştırma Alt Komisyonu Raporu S: 32

4.5 TC DEVLETİNİN LİMAN DEVLETİ KONTROLÜNE BAŞLAMASI

Zaman içinde denizcilikte yaşanan olayda ve gelişmeler güvenlik sorununun uluslararası düzeyde ele alınması gereğini ortaya koymuştur. Bu sonuç SOLAS 1960 Konvansiyonu ve 7478 eklerini yaratmıştır. Aynı şekilde deniz taşımacılığında yaşanan tanker faciaları ve denizin gemilerce kirletilmesinin önüne geçirilmesi gereği MAPUL 73-78 konvansiyonunun ortaya çıkarmıştır.

Bütün bu yaşananların o zamanda insan bulunduğunun fark edilmesi hiç de zor olmamıştır. Çünkü yaşanan bunca kaza ve faciada insan kurusunun ya da yetersizliğinin payı çıplak gözle görülür durumdadır. Bu da denizde çalışacak insanların eğitim ve çalışma biçimlerini tartışılır yapmış ve STCW-78 gündeme gelmiştir. Bu temel belgeler denizde hareket eden araçların uyması gerekli kuralları içerir COLREG-72 bir geminin maksimum yükleyebileceği noktayı gösterir. Yükleme sınır belgesi ve gemi adamlarının istihdam , besleme, barınma ve sosyal şartlarını belirleyen ICO-147 sayılı sözleşme deniz güvenliğinin sağlanması ve denizlerin gemilerce kirletilmesinin önlenmesi konusundaki uluslararası konvansiyonların içerdiği gibi aynı zamanda bunlar Liman Devleti kontrolünde hukuki gerekçelerinin oluşturur.¹²⁶

Liman Devleti Kontrolü “Düşük standartlı gemiler kabul edilebilir bir standarda yükselmeyi amaçlamaktadır “

TC Bayrağını taşıyan gemiler son bir kaç yılda başta Avrupa Topluluğu ülkeler olmak üzere çeşitli limanlarda geçirdikleri kontrol sonucunda uğradıkları zaman ve parasal kayıpların nedenleri bulunmaktadır. Bunlar sıra ile

¹²⁶ İstanbul ve Marmara Ege, Akdeniz Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Deniz Sektörü Raporu 1997 [STANBUL -1998

1. Türk Deniz Ticaret Filosunun koster ağırlıklı filo olması sonucu, Akdeniz ülkelerindeki kontrollerde kontrolü yapanın psikolojisinden kaynaklanan sorunlar.
2. Filomuzun yaşlı olmasından kaynaklanan nedenler.
3. Bakım-tutumun zamanında ve gereği gibi yapılanmamasından kaynaklanan nedenler.
4. Yangın söndürme ve can kurtarma teçhizatında görülen aksaklıklar.
5. Personelin sayıda yada yeterli eksikliklerinden kaynaklanan nedenler.¹²⁷

Burada geminin hareketini engelleyen madde ya da zaman kaybına sebep olan sorunların gerekçesi ne olursa olsun ve bu sorunların sorumlusu kim olursa olsun sonuçta armatör ve taşınan bayrak yaptırımla karşılaşmaktadır. Bütün gemi sahipleri, kaptanlarımız ve enspektörlerimizle daha yakından ilgilenerik seyre kalkan gemilerimizin uluslararası emniyet kaideleriyle tam uyum içinde olduklarından emin olmalıdırlar.

Ülkemiz Paris Memorandumuna dahil olmadığı için, Türk limanlarında kusurlu bulunan yabancı bayraklı gemilerin kusurlu gemiler istatiklerini girmeleri sağlanamamaktadır. Her ne kadar imza koyduğumuz uluslararası antlaşmalara göre denetimleri yapmak imkanına sahip isek de ülkemizin taraf olduğu Akdeniz Liman Devleti ülkeleri ile işbirliğine giderilerek İstanbul , İzmir ve İskenderun limanlarında ciddi bir kontrol sistemi kurmamız gereklidir.

Akdeniz ülkeleri liman devleti kontrol çalışmalarına da katılıp etkin uygulamayı bir an önce başlatmalıyız.

¹²⁷ Deniz Sektörü Raporu 1997 S: 180

4.6 CONSORTIUM BANK MODELİ

Türk deniz ticaret filomuzun modernizasyonu ve geliştirilmesi için Finans + teknolojiye büyük ihtiyaç vardır.

Bu ihtiyacımızı finans+teknoloji yönünden güçlü ülkelerin (Japonya, İsveç, Norveç, Tayvan, Güney Kore vb) uluslararası bankaları ile armatörlerimizin müşterek kuracakları “International Maritime Consortium Bank” ile sağlayabiliriz.

İhtisas bankası konumunda olacak bu banka ile sağlanacak avantajlar

1. Uluslararası finans pazarları ile köprü kurulacak.
2. Banka uluslararası finans pazarlarında talep edilecek “ dış krediler “ en düşük faizle temin edebilecek ve ihraç edilecek “ dövizde endeksli tahvillerin “ de en yüksek fiyatta satışını gerçekleştirebilecek.
3. Banka bünyesinde kurulacak “ bilgi bankası “ armatörlerimizin dünya deniz ticaretindeki gelişmeleri anında öğrenmeleri sağlanacak.
4. “Kredi mektubu “ alınarak bir dış ihaleye girilebilecek.
5. Kiralama “bare-boot” modeli ile gemilerin kiralanmasına aracılık yapabilecek.
6. Geri kiralama anlaşması modeli ile taahhüt ettiği bir taşıma olan, ancak zor durumda bulunan armatörlerimizin hem taahhüdünü yerine getirmeyi, hem de zor durumdan kurtulması sağlanabilecektir “Banka armatörün gemisini önce satın alıp sonra yine kendisi kiralayarak bu anlaşmayı gerçekleştirebilecektir.¹²⁸

¹²⁸ TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Deniz Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu S: 18

5 TÜRK DENİZ TİCARET HUKUKUNUN DURUMU VE YAŞANAN PROBLEMLER

Deniz ticareti denizyolu ile kazanç elde etme amacına yönelik faaliyetlerin tümünü ifade etmektedir.¹²⁹ Deniz ticaretinde de diğer ticaret alanlarında olduğu gibi iki esas vardır Sermaye ve işletme deniz ticaretinin sermaye unsurunu gemi teşkil etmektedir Şu halde bir gemi sahibi alabilmek için gerekli her türlü işlemler bu unsura girmektedir İşletme unsuruna ise, geminin tahsis edildiği ticaret nevine göre çalışmaya başladığı ve devamı süresince ilgililer arasında ortaya çıkacak hukuki ilişkilerin düzenlenmesi ve geminin faaliyetini icra edecek olan personel sorunları dahil bulunmaktadır İşte bütün bu sayılan hususları düzenleyen hukuk kurallarının tümü deniz ticaret hukukunu teşkil etmektedir.

Deniz ticareti hukuku özel bir hukuk düzenidir.¹³⁰ Denizcilik münasebetlerini düzenlemek için genel hukuk nizamından ayrı özel hükümler konması gerekli görülmüştür Bunun nedeni deniz ulaştırmalarında , karada görünmeyen bazı özellik ve ihtiyaçların söz konusu olmasıdır. Bunların başlıcaları denizin kendine has rizikoları, gemide bulunan şahısların teşkil ettiği topluluğun “Gemi adamları “ örgütlenmesi denizin tehlikeli olması nedeniyle donatının armatörün göze aldığı kapital ve mesuliyet rizikolarının hafifletilmesi, deniz tehlike ve kazalarından doğacak sonuçların bertaraf veya azaltılması için özel hukuki müesseselerin kurulması, denizde meydana gelecek her türlü zarar ve mesuliyetlerin mümkün olduğu ölçüde sigorta himayesine dahil olunmasıdır.

¹²⁹ R. KENDER , Türk Deniz Ticareti Hukukunun Günün İhtiyaçlarına Uygun Hale Getirilmesi , II Deniz Sektörü Sempozyumu , 1987, S:3

¹³⁰ TEBİAT , Yeni Ekonomik Politikalar Karşısında Ulaştırma Sektörünün Sorunları 1985.S:

Bu özellikler denizciliğin özellikleri sonucu ortaya çıktığına göre bütün denizci ülkelerde aynen mevcuttur. Bu nedenle deniz ticaret hukukunun önemli bir özelliği de ilk çağlardan beri enternasyonal oluşudur. İşte Deniz Ticareti Hukukunun önemle konularında uluslararası antlaşmalar yapılması ve birlik sağlanması bu yüzden daha kolay olmaktadır.¹³¹

Deniz ticareti hukuku alanında mümkün olduğu kadar uluslararası birlik sağlanmasının önemli bir faydası sudur Deniz ticaretinin sigortasız icrası mümkün değildir deniz sigortaları en geniş ölçüde uluslararası alanda yayılan bir sigorta olduğuna göre sorumluluk ilkelerinin aynı olması sigortalanma açısından armatörlere avantaj sağlar. Diğer yandan rekabetin mağdur edici sonuçları ile karşılaşılmaz.

Deniz ticaretine dair hukuk kurallarının tanziminde göz önünde tutulması gereken hususlar yukarıda kısaca açıklanan ilke ve özelliklerdir.

5.1 TÜRK DENİZ TİCARETİ HUKUKU

TTK' nun Deniz Ticaretine ilişkin hükümleri bilindiği gibi Alman Ticaret Kanununun (HGB) 50'li yıllarındaki 4 kitabundın aktarılmıştır. O zamanlar HGB 1868 tarihli eski Alman Ticaret Kanununda yer alan Deniz Hukukuna ilişkin hükümleri geniş ölçüde aynen devralmıştır.

Dolayısıyla günümüzde Türk Mahkemelerinde tatbik edilen Deniz Hukuku geçen yüzyılın ortalarında şekillenen bir yasadın aktarılmıştır.¹³²

Bu kadar çok, birbiri içinden ayıklanan, birbiriyle çelişkili mevzuat düzenlemesi; gerek dil ve gerekse içerik bakımından hayli eski ve bu günkü modern dünyanın şartlarına cevap veremeyecek mahiyettedir.

¹³¹ R. KENDER S:4

¹³² İstanbul ve Marmara Ege, Akdeniz Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Deniz Sektörü Raporu 1997 İSTANBUL -1996 S: 292

Kaldık ki denizciliğimizin uluslararası platformlarındaki temsilciline olan acentelerin cezai sorumlulukları ise tamamın sistemin anlaşmazlığına ve de özellikle Gümrük Mevzuatımız denizcilik sektörünün uluslararası dinamik hareketine uymamaktadır. Bunların tüm olarak incelenmesi ve gerekli değişikliklerin yapılması yıllardır arzu ve temin edilmektedir. Türk deniz ticareti hukukunda çarpan bir hususu da bu konudaki uluslararası antlaşmalara gereken ilgiyi gösterilmemiş olmasıdır. Halbuki deniz ticareti hukuku alanında ülkeler hem antlaşmaları katılmakta hem de iç hukuklarını bunlara mümkün olduğu ölçüde uygun hale getirmektedirler.

5.2 YASAL SORUNLAR

Türk deniz ticaretinin en önemli yasal kaynağı bilindiği üzere TTK 4 kitabıdır () 111957’de yürürlüğü girmiş oradan geçen zaman içinde gelişen şartlara göre artık ihtiyaçları karşılayamaz hale gelmiştir.

Deniz hukuku kavramı çoğunluklu TTK’ da yer lana kavramları çağrıştırmaktadır. Oysa deniz ticaretinden doğan uyumsuzlukların başta Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku olmak üzere bir çok kamu hukuku dalıyla irtibatı vardır Ne var ki Türk Deniz Hukuku Medeni Kanun Borçlar Kanunu, Hukuk Usul Muhakemeler Kanunu, İcra İflas Kanununun ve Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku hakkındaki kanunlar gibi temel yasalardan apayrı ve bağımsız bir yaşam sürdürmektedir Uygulamada be eksiklikler büyük sorun yaratmaktadır.¹³³

¹³³ TC Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Deniz Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu MAYIS 1996 S: 31

Deniz Sigortalarının düzenlenmesine ilişkin olarak TTK yer alan hükümlerin , kanunun deniz hukukuna ilişkin hükümleri içerisinde dünyadaki gelişmeler ışığında yer almasının sistematik açıdan gereklidir.

Çevre Mevzuatında gemilerden kaynaklanan kirlenmeler için özel düzenlemelere ihtiyaç vardır. Bu düzenlemenin uluslararası alanda benimsenmiş bulunun ilkelere uyumlu olması ve kirlenme zararlarında münhasıran uygulanması gerekmektedir.

Gemi acentalığı mevzuatında denizcilik alanında çalışan acentaların faaliyet alanı ve şekli kara ticaretindeki acentelere nazaran farklı bulunmaktadır. Bu nedenle tatbikatta ortaya çıkan tereddüt ve anlaşmazlıkların giderilmesi bakımından deniz acentalarının statü ve özellikle ceza sorumluluklarını TTK veya ayrı bir kanunda etraflı arak düzenlenmelidir.

Günümüz şartların ve ihtiyaçlarına cevap vermeyen sektörümüzle ilgili gümrük mevzuatının yeniden düzenlenmesi gerekir “6469 sayılı yasayla onayladığımız konşimentoya müteallik bazı kaidelerin tevhide hakkındaki milletlerarası sınırını açıkça belirtmiştir.

1615 sayılı Gümrük Kanunu 154 maddesi : Özellikle manifesto noksan ve fazlalıklarının takibatı ve 119 maddesi Bakım ve Onarım için tersanelere alının yabancı bayraklı gemilerin teminatıyla ilgili maddeleri milletlerarası sözleşmeye aykırılık teşkil etmektedir Bu itibarla 1615 ve 1918 sayılı yasalar milletlerarası sözleşmeler paralelinde düzeltmekler yapılmalıdır.¹³⁴

¹³⁴ TC BAŞBAKANLIK DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI ULUSAL DENİZCİLİK ŞURASI Eylül S: 24

1972 Konteynır Gümruk konvansiyonunun bir an önce yürürlüğe sokulması gerekir 854 sayılı Deniz İş Kanununda Denizcilik sektörünü ilgilendiren yönleri sektörün menfaatleri yönünde ve milletlerarası sözleşmelere paralelinde düzeltmeler yapılmalıdır.

3621 sayılı Kıyı Kanunu Sektörün ve ülke ekonomisinin gerekleri açısından yeniden değerlendirilmeli. Ayrıca kıyı alanlarında çevre koruma yönünden alınması gereken tedbirlerde bu çerçevede değerlendirilmelidir.¹³⁵

Diğer taraftan 3226 sayılı Finansal Kiralama Mevzuatımıza göre kırıca armatörler asgari sözleşme süresi 4 yıldan önce bedelinin tamamını ödesek dahi geminin mülkiyetini iktisap edememektedirler Bu süre içinde leasing şirketinin başka armatöre kiraladığı bir gemiden dolayı ödenmeyen bir borç ortaya çıktığı takdirde alacaklılara bu leasing şirketinin her hangi bir gemisi yabancı limanlarda tutulmaktadır. Bu durumda hiçbir kusuru olmayan ve borcunu ödemiş armatör mağdur edilmektedir.

Ayrıca armatör gemiyi ipotek ederek kredi kullanamamakta, mükerrer satış harcı ödeme durumunda kalmaktadır. Bütün bu olumsuzlukların önlenmesi Finansal Kiralama Mevzuatımızda gerekli değişikliklerin yapılmasıyla mümkün olacaktır.¹³⁶

618 sayılı Liman Kanunu ve liman tüzükleri günün şartlarına göre düzenlenerek eksik ve aksak yönleri düzeltilmelidir.

Türk parası kıymetini koruma hakkındaki 32 sayılı kararın 18 maddesinin (6) fıkrası bankaların açacakları döviz kredilerinin bir yıl vadeli

¹³⁵ İstanbul ve Marmara Ege, Akdeniz Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Deniz Sektörü Raporu 1997 İSTANBUL -1996 S: 292

¹³⁶ İstanbul ve Marmara Ege, Akdeniz Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Deniz Sektörü Raporu 1997 İSTANBUL -1996 S: 174

olarak sınırlamakta ancak teşvik belgesi kapsamında ayrılacak döviz kredilerine sürenin 3 yıldan fazla olabileceği ifade edilmektedir.

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 823üncü maddesindeki hüküm nedeniyle Türk gemi sahibi şirketler hamiline yazılı hisse senedi çıkararak halka açılmamaktadır. Bu engeli aşmak için en az % 51'inin Türk ortaklarına ait ve nama yazılı olma şeklinde bir düzenleme yapılmalıdır.¹³⁷

815 sayılı Kabotaj Kanununun 1 maddesi ancak Türk bayrağı taşıyan gemilerin Kabotajda çalışabilmesine olanak vermekte olup, Türk Ticaret Kanunu'nun 823'üncü maddesine ise, hakiki ve hükmi şahıs olarak Türk vatandaşı niteliğine sahip kişilerin malı olan gemilere Türk bayrağı çekme hakkı tanınmıştır.

Bu durumda finansal kiralama yoluyla gemi almak isteyen bir Türk armatörünün yurt dışındaki finans kuruluşundan kiralayacağı gemiye, mülkiyeti yabancı bir finans kuruluşuna ait olduğu dönem boyunca Türk bayrağı çekmesi mümkün olmamaktadır. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, finansal kiralama yoluyla gemi edinmek konusuna işlerlik kazandırılabilmesini teminen TTK 824 maddesinin değiştirilmesi gerekir.¹³⁸

2581 sayılı kanun ile bu kanuna ilişkin karar ve -yönetmelikler kapsamında yurt dışından satın alınacak gemiler için yurt içinde bankalara döviz kredisi için müracaat edildiğinde bankaların açacakları döviz kredileri 1 yıl vade ile sınırlanmaktadır. Bu süre en az 3 yıl olmalıdır.

¹³⁷ Deniz Ticaret Dergisi Temmuz 1997 S: 53

¹³⁸ Deniz Ticaret Dergisi Temmuz S: 54

5.3 AKDİ SORUNLAR

Denizciliğin icrasında bir çok alanda akit veya mukavele yapılması gerekmektedir. Bunların başında navlun mukavelesi yarı yük taşıma mukavelesi gelmektedir. Bunun dışında yine çok önemli olan, deniz ticaretinin kapital unsurunu teşkil eden kredi mukavelesi gelmektedir.¹³⁹ Bütün ticaret hayatında olduğu gibi deniz ticaretinde de mukavele ile tarafların ekonomik menfaatleri arasında denge kurulması gerekir. İşte deniz hukukunun temel prensipleri göz önünde tutulmadan yapılan mukavele ile bu denge bozulabilir ve taraflardan biri daha ağır ve maksada aykırı bir ekonomik yük altına girer ve önceden belli olmadığından sigorta himayesinden de mahrum kalır.

Deniz ticareti mukaveleleri yapılırken taşımanın yapıldığı yerlerin bulunduğu yüke mevzuatının da göz önünde bulundurulması gerekir.¹⁴⁰

Bugün ülkemizde bu konuda önemli bir sorun mevcuttur. Uygulamada elde edilen sonuçlara göre Orta Doğu ülkeleri Türkiye arasında ve Türk taşıyanlar tarafından yapılan pek çok deniz taşıması vardır.

Deniz taşımacılığında yükleme ve boşaltma işlemleri çok önemli olup bunların süreleri ve normal süre içinde söz konusu amelelerin tamamlanmaması halinde ortaya çıkacak masraf ve zararların kimler tarafından karşılanacağı kanun hükümlerinde düzenlenmiştir.

¹³⁹ Deniz Ticaret Dergisi Ağustos 1997 S: 14

¹⁴⁰ Deniz Ticaret Dergisi S: 15

Geminin limanda öngörülenden fazla beklemesinin pek çok masraf ve hatta zararlara neden olabileceği düşüncesi bu sorunun önemini artırmaktadır

Ortadoğu ülkelerine ihraç malı taşıyan Türk taşıyanların gemileri genellikle o ülke liman normal süresinden çok daha uzun müddet bekletilmekte gönderilen sıfatına sahip alıcıya ortaya çıkmamakta veya ortaya çıktığında yükü teslim etmemektedir.

Bu durumda kaptan hiç bir şey yapamamakta mecburen yükü boşaltabilmek için uzun süre limanda beklemektedir. Hatta liman makamları alıcı tarafından yapılması gereken muameleler yerine getirilmeden geminin rıhtıma yanaşmasına da müsaade etmemekte gemiyi açıkta bekletmektedir Kanuna göre böyle bir halde kaptan yükü emin bir depoya koyup o zamana kadar gerçekleşmiş olan masrafları yük üzerinden rehin hakkını kullanmak suretiyle tahsil edebilir. Ancak yabancı limanda bu yapılamamakta kaptana bu hukuki imkanlar verilmemektedir.

Gecikmiş olarak alıcı yükü teslim alınca boşaltma limanında beklenen sürenin ücretleri ve diğer zararların borçlusu kanunun gönderilen olduğundan taşıyanlar çok zor durumda kalmakta ve o ülkede gönderilene dava etmek için hiç imkana sahip olmamaktadırlar. Gönderilen ile arasında akti bir ilişkide olmadığından taşıyan gönderilene dava edememekte, taşıyanda yükün gönderilene teslimi ile kendisinin sorumluluğunun sona erdiğini ileri sürmektedir.

Kanun hükmüne göre gerçekten yükü teslim aldığı andan itibaren sorumluluk gönderilene geçmektedir. Ancak kanunun bura dair hükmü emredici değildir. Bu gibi durumlarda önceden mukaveleye konacak farklı

bir hükümde durum düzenlenebilir. Uygulamada bu işler karmakarışık olup büyük zararların doğmasına neden olmaktadır.

5.4 ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR

Birleşmiş Milletler Örgütü tarafından 1948'de toplanan bir konferansta münhasıran denizcilik meselelerine tahsis edilmiş bir uluslararası organ olarak, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kuruluşuna ilişkin bir sözleşme kabul edilmiştir.

1958 yılında işlerlik kazanan Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO (International Maritime Organisation) 154 ülke tarafından onaylanmıştır.

IMO'nun faaliyet alanları :

- Uluslararası denizlerde seyir güvenliği yönünde gerekli teknik önlemleri almak ve buna ilişkin uluslararası normların düzenlenmesini teşvik etmek.
- Deniz işletmeciliğinin verimli olmasını sağlamak üzere , en etkili kuralların kabulünü teşvik etmek.
- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak ülkeler arasında işbirliğinin yapılmasını sağlamaktır.¹⁴¹

IMO hedeflerine ulaşmak amacıyla geçen 35 yıl içerisinde 24 sözleşme ve eki protokolleri geliştirmiş ve deniz güvenliği , kirliliğin önlenmesi ve diğer mesleklerle ilgili olarak 700 üzerinde kod ve öneriler kabul etmiştir.¹⁴²

Deniz Ticareti Nutkunun önemli bir kaynağı da uluslararası anlaşmalardır Değişik devletlere mensup kişiler arasında ortaya çıkan

¹⁴¹ TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 21. Yüzyıla girerken Denizcilğimiz ANKARA 1997 S: 233

¹⁴² 21. Yüzyıla girerken Denizcilğimiz ANKARA 1997 S: 235

ihtilaflarda aynı kuralların uygulanmasının sağlanması. Deniz Ticareti Hukukunda bu antlaşmalarla sağlanmıştır.¹⁴³

Uluslararası Anlaşmalarda sorunlar hazırlık çalışmaları sırasında yıllarca bütün denizci devlet temsilcilerinin katıldıkları toplantı ve konferanslarda tartışılıp görüşüldüğünden varılan sonuç ve çözümler telif edici , mevcut ve ileride doğacak ihtiyaçları karşılar nitelikte olmaktadır.

Bu nedenle denizcilik aleminde uluslararası nizamdan ayrılması doğru değildir Deniz sigortalarının uluslararası niteliği bakımından sigorta mevzuu menfaat ve zararların doğumunda amil olacak kurullardaki birlik ve beraberlik çok faydalı ve hatta zararı olmaktadır. Uluslararası alanda birlik sağlanması , deniz hukukunun uygulanmasının tatbikatın yürümesini kolaylaştırmaktadır.

İhracat ve ithalat taşımaları ile Türkiye üzerinden yapılacak transit taşımaları ile Türk denizciliğini devamlı surette yabancılarla karşı karşıla getirmektedir.

Bu nedenle denizci ülkelerde benimsenen deniz hukuku kurallarının mahiyetlerini incelemek ve Türk Hukukunun intibak ettirmek suretiyle kabulü Türk denizciliğinin gelişmesine önemli bir rol oynayacaktır.

¹⁴³ R.KENDER S: 10

TABLO : 24

IMO SÖZLEŞMELERİ

Sözleşmenin adı	Hangi yıl yürürlüğe girdiği	Taraf olan ülke sayısı	Türkiye'nin taraf olduğu yıl
Denizde can emniyeti uluslararası sözleşmesi 1974 (SOLAS 1974)	1980	116	1980
SOLAS Protokolü 1978	1981	76	-
SOLAS Protokolü 1988	-	9	-
Denizde çatışmayı önleme uluslararası kuralları sözleşmesi 1972(COLREG 72)	1977	113	1977
Denizlerin gemilerden kirletilmesinin önlenmesine ilişkin uluslararası sözleşme (MARPOL 73/78)	1983	70	1991
Uluslararası deniz trafiği kolaylaştırma sözleşmesi (FAL 1965)	1967	66	-
Yükleme sınırı uluslararası sözleşmesi 1966 (LOADLINES 1966)	1968	124	1968
Gemilerin tonilatolarını ölçme uluslararası sözleşmesi 1969 (TONNAGE 1969)	1982	96	1980
Açık denizlerde petrol ile kirlenmeye yol açabilecek kazalara müdahale edilmesine ilişkin uluslararası sözleşme , 1969 (INTERVENTION 1969)	1975	57	-
Intervention protokolü , 1973	1983	72	-
International convention on civil liability for oil pollution damage , 1969 (CLC 1969)	1975		
(CLC) Protokolü 1976	1981	39	-
(CLC) Protokolü 1984	-	8	
Nükleer maddelerin deniz yoluyla taşınmasına ilişkin Hukuki sorumluluk sözleşmesi, 1971 (NUCLEAR 1971)	1975	14	-
Petrolle kirlenme zararları için uluslararası tazminat fonu kurulmasına ilişkin uluslararası sözleşme, 1971 (FUND1971)	1978	48	-
(FUND) Protokolü , 1976	-	3	-
(FUND) Protokolü , 1984	1974	15	-
Özel sefer yapan yolucu gemileri antlaşması , 1971 (STP 1971)			
Özel sefer yapan yolucu gemilerinde alan gereksinmelerine ilişkin protokol , 1973 (Space Requirement) Protokolü , 1973	1977	14	-
Güvenli konteynırlara ilişkin uluslararası sözleşme , 1972 (CSC 1972)	1977	53	-
Deniz yoluyla yolucu ve bagajlarının taşınmasına ilişkin Atina sözleşmesi 1974 (PAL 974)	1988	15	-

(PAL) Protokolü 1976	1989	13	-
Uydularla deniz haberleşmesi uluslararası teşkilatına ilişkin sözleşme ve işletme andlaşması (INMARSAT Convention)	1979	64	-
(INMARSAT OA)	1979	64	-
Denizcilik uyuşmazlıklarında sorumluluğun sınırlandırılmasını ilişkin sözleşme , 1976(LLMC 1976)	1986	20	-
Balıkçı gemilerinin güvenliğine ilişkin teremolionos uluslararası sözleşmesi, 1977 (SFV 1977)	-	18	-
Gemi adamlarınca eğitim belgelendirilme ve vardiya standartlarına ilişkin uluslararası sözleşme , 1976 (STCW 1978)	1984	89	1989
Denizde arama ve kurtarma uluslararası sözleşmesi, 1979 (SAR 1979)	1985	40	1985
Deniz seyrüsefer güvenliğine karşı işlenen yasadışı eylemlerin önlenmesini ilişkin sözleşme , 1988 (SUR 1988)	1 Mart 1992	15	-
Kıta sahanlığındaki sabit platformların güvenliğine karşı işlenen yasadışı eylemlerin önlenmesine ilişkin protokol , 1988 (SUR Protokol 1988)	1 Mart 1992	14	-
Uluslararası kurtarma sözleşmesi , 1988 (SALVAGE 1989)	-	5	-
Petrol kirlenmelerine ilişkin hazırlık, müdahale ve işbirliği uluslararası sözleşmesi 1990 (ÖPPRC 1990)	-	-	-
Atıklar tarafından denizlerin kirlenmesinin önlenmesine ilişkin sözleşme , 1972 (LDC 1972 London Damping Convention)	1975	1975	-

6 TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞINDA UYGULANAN TEŞVİKLER , VERGİ VE GÜMRÜK MEVZUATINDA YAŞANAN PROBLEMLER

Dünya genelindeki ekonomik şartlar neticesinde gerek gelişmiş , gerekse gelişmekte olan ülkeler taşımacığa doğrudan ve dolaylı destekler sağlanmaya çeşitli teşvik ve himaye tedbirleri uygulamaya başlamışlardır.

Bu durum deniz sektöründe devletin rolünü ön plana çıkarmıştır. Devletin denizciliğe karşı tutumu, genel ekonomik politikasının temel bir unsuru olan denizcilik politikasının belirlenmesinde en önemli faktör olmuştur.

Denizcilik politikaları devletin ekonomik, hukuki ve idari tedbirler olmak sureti ile ,ulusal filoların ulusal ekonomide ve uluslararası navlun piyasasındaki yerini ve rolünü belirlemeye yönelik politikalar olarak tanımlanabilir.¹⁴⁴

Bu nedenle ulusal bir denizcilik politikasının tespiti ve ülke koşullarının yanı sıra diğer devletlerin kendi filolarına karşı olan tutumlarını da dikkatle izlemek gerekmektedir.

Bu açıdan bakıldığında gelişmiş ülkeler tarafından hararetle savunulan serbest piyasa ekonomisi kurallarının deniz sektöründe uygulanmasının mümkün olduğu görülür.

Bugün hiç bir ülkede deniz sektörünün devlet yardımı olmadan ayakta kalabileceğini savunun bir görüşe rastlamak mümkün değildir. Ancak burada serbest piyasa ekonomisi kurallarından ayrılmak ve denizciliği

¹⁴⁴ Deniz Sektörü Raporu 1997 S.45

teşvik etmek, katı korumacılık politikaları uygulamak anlamına gelmez Denizcilik sektöründe uygulanan teşvik ve himaye politikalarının belirli bir ölçüde tutulmasından yarar olduğu de gerçektir Burada kıstas, ulusal düzeydeki siyasi ve ekonomik politikalarla diğer devletlerin uyguladıkları tedbirlerin bir kapsamıdır.

6.1 TEŞVİKLER

- 13 Ocak tarihli “Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkındaki Kararda

- Kararnamenin 17maddesine göre yatırımlarda kullanılması gerekli öz kaynak oranı kalkınma öncelikli yörelerde % 40 normal yörelerde %56 gelişmiş yörelerde %60’dır.
- Gemi yatırımları çok büyük sermaye gerektiren yatırımlardır Bugün için 10 bin tonluk bir kuru yük gemisinin maliyeti 10 milyon dolardan fazladır Kararnamedeki öz kaynak oranları ile gemi inşa yatırım yapmak imkansızdır.

Öz kaynak oranı daha önceki kararnamede olduğu gibi %15 olmalıdır.

- Kararnamenin 12maddesine göre fon kaynaklarından ve fatura bedeli üzerinde inşa edilen gemi ve yatlara ödenen meblağın faiz giderlerini de kapsadığı belirtilmelidir. Bu konu maliyet açısından önemli olup yatırımcılar açısından önem arz etmektedir.
- Kararnamenin 10maddesinin özel krediler bölümünde Deniz sektörü ile ilgili olarak sadece Ro-Ro taşımacılığının belirtilmiş olması sakıncalıdır Gemi finansmanı konusunda dar boğazların yaşandığı bir dönemde böyle

bir imkanın yalnızca dışarıdan Ro-Ro gemisi ithaline tanınmış olması denizcilik sektörünün ihtiyaçları açısından gerçekçi değildir.¹⁴⁵

- Teşvik primi için bugün 6 aylık periyotlarla müracaat yapılmakta inceleme ve ödeme en erken 4 ayda olmakta aşağı 10 aylık bir süre geçmektedir Teşvik primi ödemeleri 3'er aylık periyotlarla tespit edilip hemen ödenmeli ; Ödemelerin gecikmesi halinde müracaat tarihi ile ödeme günü arasındaki kayıplar telafi edilmelidir.¹⁴⁶
- Yerli piyasadan alınan malzeme ve fatura işçiliklerde peşin olarak firmaya ödenen KDV ancak gemi ve yatın bitirilişi sonunda yaklaşık 1,5-2 sene sonra çok büyük zorluklarla geri alınabilmektedir. Yatırım sahibinin söz konusu yatırım için ödediği KDV tutarı teşvik primi ödeme periyotlarında inceleme belgesinin maliyeye ibra ile o periyoda ait KDV tutarında geciktirilmeden ödenmelidir.¹⁴⁷
- Tuzla Gemi İnşa Sanayi Bölgesi Bakanlar Kurulu kararı ile kurulmuş ve altyapısı devletçe gerçekleştirilmiş bir sanayi sistemi niteliğindedir "Serbest Bölge " Haline getirilmesi çalışmaları Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığınca yürütülmektedir.

Söz konusu bölgenin serbest bölge statüsü kazanması halinde ülke içinden sağlanan veya yabancı ülkeden getirilen malzeme ve gemilerin ve deniz taşıtlarının onarım ve inşası her türlü vergiden muaf olacaktır. Neticede gemi işletmelerinin maliyet açısından dış Pazar rekabet imkanları artacaktır.¹⁴⁸

¹⁴⁵ Deniz Sektörü Raporu 1997 S: 274

¹⁴⁶ Deniz Sektörü Raporu 1997 S: 276

¹⁴⁷ Deniz Sektörü Raporu 1997 S:224

6.2 RIHTIM RESMİ UYGULAMASI

221987 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan 827 sayılı Rihtım Resmi Gazetede yayınlanan 827 Rihtım Resmi yasası Denizyolu ile taşınan ithal mallarının CIF bedelleri üzerinden % 5 oranında Rihtım Resminin ithalatı yapanlarca ödenmesi gerektirmektedir.¹⁴⁹

Kanunun çıkarılışı sırasında limanlarımızın inşası bakım ve modernizasyonu amacıyla konulan bu resmi eşas amacın gerçekleştirilmesine yardımcı olmadığı gibi en ucuz taşımacılık sistemi olan denizyolu taşımalarını karayoluna yöneltmek haksız rekabet ortamı yaratması bir yana önemli ölçüde gelir kaybı sebebiyet vermiştir.

İthal girdilerinin dahilindeki fiyatları yükseltmekte ve bir ölçüde enflasyon artırıcı etki yapmıştır. Bu resmi özellikle yük hafif pahada ağır ithal mallarımızın kura yoluna yönelmesini sağlayarak da limanlarda beklenen çapta ithal edilen ve gemi ile taşınması zorunlu malların önemli bir bölümü Türkiye'ye yakın komşu ülkelerin limanlarına boşaltılarak karayolu ile sınır kapılarından girmeye başlaması ile üzerinde durulması gereken bir konu olmuştur. Ayrıca bu uygulamanın yabancıların Türkiye'de teşkilatlanarak taşımalarının yabancı TIR'larla yapılmasına ağırlık vermelerini sağlamıştır.

Nitekim bu nedenlerle yasa bir ölçüde gerekli değişiklikler yapılmış ve resmin sifira kadar indirilmesi hususunda Bakanlar Kuruluna yetki verilmiştir Hatta Ro-Ro taşımacılığında bu resim tamamen kaldırılmıştır Bütün deniz taşımalarından kaldırılması ve mevcut haksız rekabet ortamının düzeltilmesi gerekmektedir.

¹⁴⁸ Deniz Sektörü Raporu 1997 S:221

¹⁴⁹ TC Ulaştırma Bakanlığı 8. Ulaştırma Şurası S: 139

6.3 SİGORTA ZORUNLULUĞU

Armatörlerimizi mevzuatımıza göre gemilerini sigorta ettirmek için Türk Sigorta Şirketi ile anlaşmak zorundadırlar. Gemilerin sigortalanması yüksek meblağlar tutması yüzünden yerli sigorta şirketleri, riski yabancı sigorta şirketleriyle paylaşmaktadırlar Hatta yasal zorunluluk içerisinde % 25 'lik kısım Milli Reasüranca ayrıldıktan sonra çoğu sigorta şirketlerimiz % 75'lik riskin çok büyük bir kısmını da yabancı sigorta şirketlerine yükleyerek sadece bir komisyoncu durumunda kalmaktadırlar.¹⁵⁰

Bu ise tatbikatta¹⁵¹

- 1- Dış rekabetten yoksun iç piyasada sigorta primlerinin yükselmesine neden olmakta ve dünya piyasalarında ağır rekabet şartlarına muhatap olan armatörlerimiz bu tür yüksek primler nedeniyle rekabet gücünü kaybetmektedirler.
- 2- Yurt dışında meydana gelen deniz kazasından ötürü armatörün karşı tarafa vermek durumunda olduğu teminatı yerli sigorta şirketlerimiz mevcut mevzuat çerçevesinde verememekte ve dolayısıyla ile armatör müşkül durumunda kalmakta bu da maliyeti artırmaktadır ve itibar kırıcı bir etken olmaktadır.

Bu nedenlerle, Türk Bayraklı gemilerin yurt dışında daha kolay şartlarda sigortalanmalarının sağlanması ve bu surette iç piyasadaki primlerin dengelenmesinin temini yanında yerli ve yabancı sigorta şirketleri arasında doğacak rekabet nedeniyle diğer bayraklı gemi armatörleri ile armatörlerimizi aynı şartlara getirilecektir. Her halükarda bu konuda döviz

¹⁵⁰ TC Ulaştırma Bakanlığı 8. Ulaştırma Şurası S: 142

¹⁵¹ Ömür Babaoğlu Sigortacılığa Giriş İstanbul Üniversitesi Yayınları 1989 S:11

yurt dışına çıktığına göre doğrudan yabancı sigorta şirketine sigorta ettirmenin sağlanması yolunda gerekli yasal düzenlemenin yapılması gerekmektedir.

6.4 İHRAÇ MALLARININ TAŞINMASINDA İHRACATÇIYA ÖDENMEKTE OLAN UZAK YOL PİRİMİ

İhracatımızın geliştirilmesi ve yeri pazarlara girilmesini sağlamak üzere teşkil edilen uzak yol priminin ihracatçıya ödenmesini gemilerimizin taşıma potansiyelini artırmakla beraber , armatörlerin uluslararası alanda rekabet etmelerini temin edici seviyeye ulaşamamıştır.¹⁵²

Bu konuda Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu ihracatın denizaşırı ülkelere kaydırılması ve Türk Deniz Ticaret Filosunun desteklenmesi amacıyla , ihracatçılara deniz taşımalarında navlun primi ödemeye ilgili kararın ihracatçılar ile armatörlerin çatışmasına neden görülmüştür. Bunun nedeni de söz konusu primden armatörlerin hiç bir pay almamasıdır. Bu da milli hedef olan bayrak gezdirme ve tanıtma hedefini engellemektedir, bu nedenle armatörlerin söz konusu primden kara nakliyecilerinde olduğu gibi direkt olarak belli bir oranda yararlanmasına imkan tanınması yerinde olacaktır.

6.5 KATMA DEĞER VERGİSİ

Katma Değer Vergisinin denizcilik sektörünü nasıl etkilediği anlayabilmek için önce ayırım yapılması gerekir. Sözü edilen vergi kabotaj taşımacılığı yapan armatörü, uluslararası taşımacılık yapan armatöre göre daha değişik şekilde ilgilendirmekte ve kapsamaktadır Örneğin KDV

¹⁵² Deniz Sektörü Raporu 1997 S: 177

Kabotaj taşımacılığı yapan küçük armatör Nakliye Vergisinden kurtarmıştır. Ancak uluslararası taşımacılık yapan armatör bu uygulama sonucu indirilmeyen, yansıtılmayan bir vergi ile karşı karşıya getirilmiştir. Bir başka ifadeyle uluslararası taşımacılık yapan armatör KDV 'den ötürü indirilmesi yansıtılması zamana bağlı bir uygulamanın kapsamına alınmıştır.¹⁵³ Bu vergi ayrıca Kabotajda çalışan armatöre bir finansman yükü getirmiştir. Buna bir örnek verecek olursak Türkiye'nin dış ticareti kapsamında taşımacılık yapan armatörler ilk bakışta KDV 'den istisna edilmiş gibi gözükmektedirler, yani bir gemi Türkiye'den yüklediği malı dış ülkelere götürüyorsa veya dışarıdan bir malı Türkiye'ye taşırsa bu taşıma hizmeti KDV 'ne tabi değildir.

Ancak buna nazaran söz konusu gemilerin Türkiye'de yaptıkları her türlü sarfiyat KDV kapsamındadır. Bu duruma KDV tahsilatı yapamayan armatörün üzerinde şirketin bir KDV birikimi olmaktadır. Bu arada armatörün yaptığı taşıma işi Kambiyo ve Teşvik mevzuatına göre ihracat sayıldığından, ödediği KDV vergisini maliyeden geri alma hakkına sahiptir.

Ancak bu geri alma işleminin nasıl yapılacağı hangi esaslara bağlanacağı henüz açıklık kazanmış değildir.

6.6 DİĞER SORUNLAR

İşletme sübvansiyonları gemi işletme giderlerinin bir kısmının karşılanması için devlet tarafından özel tanklardan yapılan ödemelerdir. Bu ödemelerin amacı, devletin tespit ettiği ticaret yollarında kar gayesi güden işletmelerin çalışmasını devamlı kılmak için belli karlılık oranı garanti

¹⁵³ Deniz Sektörü Raporu 1998 S: 113

altına almak veya muhtemel zararları karşılamaktır İngiltere İtalya ve ABD gibi ülkelerde bu sübvansiyonlar verilmektedir.

Araştırma yardımları gemi işletme alanlarında verimlilik , rekabet ve üretkenliği artırmak amacıyla kamu fonlarından sağlanmaktadır ABD ve İsveç gibi bir çok ülkede verilmekte olan bu yardım ülkemizde verilmemektedir.



7 TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞINDA LİMANLARIMIZIN DURUMU VE YAŞANAN PROBLEMLER

Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturan limanlar ülke ekonomilerinin gelişmesinde etkin bir rol oynamaktadır.

Limanlar; rıhtım veya iskelelerine gemilerin deniz kaşıma araçlarının yanaşıp başlayabileceği veya su alanlarına demirleyebileceği imkanları kapsayan, tekneden kıyıya, tekneden tekneye kıyıdan tekneye yük veya insan nakli, teknelerin başlanıp kaldırılması veya demirlemeleri eşyanın karada ve denizde teslimine kadar muhafazası için tesisleri ve imkanları bulunan ve gemilerin diğer ihtiyaçlarını karşılamak üzere donatılmış sınırlı kara ve deniz alanlarıdır.¹⁵⁴

Limanlar genelde ulaştırma zincirinin bir halkası olup bölgedeki endüstrinin büyümesine ve ticaretin gelişmesine yardımcı olurlar Sağlıklı bir ekonomik gelişme için liman hinderland birbirine bağlıdır Limanın önemi ve fonksiyonlarını yerine getirilmesi büyük ölçüde bulunduğu ilin veya bölgenin nüfus yoğunluğuna bağlıdır.¹⁵⁵

Limanlar genellikle ticari malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı bir us olarak da ifade edilebilir. Bu usta olabilecek olasılıklar ekonomide üretimin azalması ile maliyetlerin artmasına neden olabileceği gibi, dış ticaretin arzu edilen seviyeye gelmesini de zorlaştıra bilmektedir. Bu nedenle liman hizmetlerinin en iyi şekilde yapılması için kısa ve uzun vadeli tüm önlemlerin alınması gerekir.

¹⁵⁴ Deniz Ticareti Dergisi Aralık 97 S:14

¹⁵⁵ T.C. Başbakanlık DPT Deniz Ulaştırması Raporu S:34

En önemli alt yapı unsuru olan limanlardaki gelişme süreci, klasik limandan terminale yönelme şeklindedir. Önceleri limanlar klasik yapıdaydı. Gemiler bölgedeki bütün yük türlerini taşıyabilecek biçimde yapılır, limanlardan değişik yük türlerini (parça yük, dökme yük, sıvı yük vs) aynı gemiye yüklerdir.¹⁵⁶

Liman etkinlikleri zaman içinde çok değişmiştir. Önceleri yalnızca gemilerin barınması için düşünülmüştür. Sonradan hizmet üretim merkezleri durumuna gelmişlerdir.

Önemli olan, verilen hizmetin ucuz, hızlı, güvenli, kaliteli olmasıdır. Bu şekilde yükün ulaşım sistemleri arasında aktarılması ve gerektiğinde depolayabilme imkanının sağlanması limanın ticari görevini oluşturması dünya limanlarıyla rekabet edebilmesini sağlar.

Yabancı gemilere ve yabancı deniz adamlarına yapılan hizmetler ile yabancı yüklerin elleçleme işlemleri, ulusal ekonomi için döviz kaynakları oldukları kadar, dış ödemeler dengesinde de olumlu bir rol oynarlar.

Liman tıkanıkları ise ters yönde ülkenin döviz kaybına neden olur¹⁵⁷ Liman tıkanıklığı deniz işletmelerini limancı kuruluşları ve daha önemlisi ulusal ekonomiyi olumsuz yönde etkileyen bir hizmet aksamasıdır. Bu sorun taşımalarında yabancı taşıyanları kullanan ekonomiler için giderek artan döviz kayıpları biçiminde belirlenmektedir.

Döviz giderleri çoğunlukla navlun, eklentileri (surastarya tazminatı yada tıkanıklık zammı) biçimindedir.¹⁵⁸

¹⁵⁶ Deniz Ticaret Odası Deniz Sektörü Raporu 1998 S:21

¹⁵⁷ Deniz Ticaret Dergisi Ocak 1998

¹⁵⁸ Aktan ALBAYARAK S: 106-107

Liman hizmetlerindeki aksamalar ihraç ürünlerin yabancı pazarlara sevkinde gecikmelere yol açabileceği için, söz konusu ürünlerin dış pazarlarda tutunmasına önemli ölçüde olumsuz etki yapar.

Eğer ithal bir ürün söz konusuysa, bu ürünün iç pazara intikalinde limandan kaynaklanan bir problem malın pazara sürülmesinde gecikmeye yol açacağı için arz miktarında düşmeye ve söz konusu malın gereksiz yere fiyatının yükselmesine yol açabilir.¹⁵⁹

Temel malların sunumun miktar bakımından düzenleyen yeterli kapasitedeki depolama işlevleriyle fiyatların dengelenmesini ve hatta düşmesini sağlayan limanlar, ihraç mallarının dağıtım maliyetlerinde tasarruf sağlayarak ihracatın artmasına yardımcı olur ve bu yolla da ülkenin uluslararası rekabet gücünün artmasını sağlar.¹⁶⁰

Dağıtım maliyetlerinin düşmesi, istihdam imkanlarını arttırır. Liman insanlara sayısız iş fırsatı sağlar.

7.1 TÜRKİYE LİMANLARI

Limanlar, Türkiye ekonomisinin destek üniteleridir. Türkiye'nin kendi iç pazarları arasındaki taşımaları düzenlediği gibi, dış dünya ile ticari ilişkilerinin sürdürülmesine yardımcı olur bunlara birde çevre ülkelerin dış ticaretlerine transit ticareti eklemek gerekmektedir.

Türkiye'nin dış ticaretine yönelik liman hizmetleri dış alım ve dış satım yüklerimizin elleçlenmesini içerir Transit hizmetlerindeyse yük

¹⁵⁹ Deniz Ticaret Dergisi Kasım 1996 S:37

¹⁶⁰ Deniz Ticaret Dergisi Mayıs 1996 S:71

Türkiye'nin değildir Türkiye limanları aracılığıyla çevre ülkelere limancılık hizmetleri verilir.

Ülkemizin kıyı uzunlukları Anadolu kıyısı 6480km Trakya kıyısı 786km ve Adalar kıyısı 1067km olmak üzere 8333km'dir.

8333km'yi bulan bu sahil şeridinde ufak çaplı olanları hariç yaklaşık 300 adet kıyı tesisi bulunmaktadır¹⁶¹

14	Liman ve iskele	TDİ
7	Liman	TCDD
2	Liman	Tüpraş
2	Liman	TDÇİ
2	Liman	TTK
20	Liman ve iskele	Ait oldukları kamu kurumu
50	Liman ve iskele	Belediye ve Özel İdareler
55	Liman ve iskele	Özel sektör
13	Yat limanı	Turizm Bankası, belediyeler
128	Balıkçı Barınağı	Kooperatifler, Belediyeler ve özel idareler tarafından işletilmektedir.

Dış ticaretimizin %90'nın deniz yolu ile yapıldığı Avrupa'nın sanayileşmiş ülkelerinden Ortadoğu ülkelerine yapılan transit taşımacılıkta önemli bir yer tutan ülkemiz liman ve iskelelerinden Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre 1997 yılında 1688 milyon ton yük elleçlenmiştir Bu miktarın 919 milyon tonunun dökme sıvı, 27 milyon tonunun dökme katı 499 milyon tonunun ise karışık eşya, sanayi mamulleri tarım ürünleri, kereste ve diğer yükler teşkil etmektedir.

¹⁶¹ Deniz Sektörü Raporu 1998 S: 124

1997 yılında elleçlenen toplam yükün :

- %247'si olan 418 milyon tonu kabotaj
- %22'si olan 37 milyon tonu ihracat
- %446'si olan 753 milyon tonu ithalat
- %87'si olan 147 milyon tonu Transit

olarak gerçekleştirilmiştir¹⁶²

TABLO 25

1997 YILI BÖLGELER İTİBARIYLA LİMAN / İSKELELERİN
FAALİYETLERİ (Ton)

BÖLGELER	KABOTAJ	TRANSİT	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM
KARADENİZ	4563696	78056	104652	7792145	13479949
MARMARA	19406618	140377	6539005	29804671	55890671
EGE	5703041	215926	5131443	15561019	26611429
AKDENİZ	6488802	464471	6129738	19676239	32759250
GENEL TOPLAM	36162157	898830	18846238	72834074	128741299

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

¹⁶² Deniz sektörü Raporu 1998 S: 120

TABLO 26

YILLARA GÖRE TOPLAM ELLEÇLEME ARTIŞ ORANI

YILLAR	TOPLAM ELLEÇLEME (Bin Ton)	YILLIK ARTIŞ ORANI (%)
1988	95276	144
1989	92902	-25
1990	91994	-10
1991	95886	42
1992	96275	04
1993	99601	34
1994	111695	121
1995	101641	-90
1996	110972	92
1996	117533	59

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

TABLO 27

YILLARA GÖRE İTHALAT, İHRACAT VE KABOTAJ ELLEÇLEMESİNİN TOPLAM ELLEÇLEME İÇİNDEKİ PAYI (1000 TON)

YILLAR	İTHALAT (Boşaltma)	İHRACAT (yükleme)	KABOTAJ (Yük-Boş)	TOPLAM ELLEÇLEME (Bin Ton)
1988	35588	12941	46747	95276
1989	35072	19409	41421	92902
1990	32773	14755	44466	91944
1991	41 467	14877	39362	95886
1992	4743 9	19165	29671	96275
1993	47127	20510	31964	99601
1994	6 0003	17379	34313	111695
1995	48805	20932	31905	101641
1996	58502	19760	32709	110971
1997	65290	18035	34208	117533

Kaynak Denizcilik Müsteşarlığı

7.2 LİMANLARDA YAPILAN HİZMETLER

Liman hizmetleri temelde gemiye verilen hizmetler, yüke verilen hizmetler ve yolcuya verilen hizmetler olarak 3 gruba ayrılır.

7.2.1 GEMİYE VERİLEN HİZMETLER

Limanlarda gemilere çeşitli hizmetler sunulur. Bunlar çoğunlukla, geminin limana giriş çıkışında ve yanaşma yerinde bulunduğu sürece yapılan hizmetlerden oluşur.

Gemilere sunulan liman hizmetleri şunlardır¹⁶³

- 1) Kılavuzlama (Kılavuzluk hizmeti)
- 2) Römorkör, marinbot ve servis motoru hizmeti
- 3) Palamar, şamandıra hizmetleri
- 4) Yanaşma yeri, demir yeri kirası
- 5) Gemi ambar ve glacloralarının açılıp kapatılması
- 6) Yükleme boşaltma alanların hazırlanması
- 7) Malzeme, kumanya, su hizmetleri
- 8) Gemiden çöp, balast suyun alınması

Kılavuzlama, yanaşma ve kaldırma, palamar hizmetleri gibi kimi hizmetleri almak zorunludur. Yükleme, boşaltma donanımlarının hazırlanması, kumanya, su hizmetleri gibi hizmetlerin alınması ise isteğe bağlıdır.

Gemiye verilen hizmetlerin ücretleri gemi sahibinden gemi işleteninden veya bunlar adına hareket eden kişiler olarak kaptan veyahut gemi acentesinden alınır.

Kılavuzluk hizmeti gibi kimi hizmetlerinin ücretler proton veya netton türünden gemi tonajı üzerinden alınırken römorkör hizmeti gibi hizmetler ise zaman üzerinden alınır.¹⁶⁴

7.2.2 YÜKE VERİLEN HİZMETLER

Limanda yüklere değişik hizmetler sunulur Bunlar¹⁶⁵

¹⁶³ Aktan ALBAYRAK S:111

¹⁶⁴ T.C.D.D. İşletmesi Derince Liman Hizmetleri Tarifesi Ankara 1995 S:23

¹⁶⁵ Aktan ALBAYRAK S:57

- 1) Yükleme boşaltma hizmetleri
- 2) Shifting hizmeti
- 3) Limbo hizmetleri
- 4) Hamaliye / taşıma hizmetleri
- 5) Maniplasyon, montaj ve demontaj hizmeti
- 6) Aktarma hizmeti
- 7) Depolama hizmeti şeklindedir

Yükleme boşaltma hizmetleri, yükün gemiye yüklenmesi (geminin güvertesine veya ambarına konulması) veya gemiden rıhtıma boşaltılması işlemleridir. Bu işlem hizmetin Sup alan veya ardiye bağlantılı hizmet oluşuna göre ayrıcalık gösterir Sup alan yükleme boşaltmada yük, ardiyeye uğramadan, yani doğrudan taşıtanın (alıcı, yükleyici, aracından gemiye yüklenir yada gemiden alıcının aracına boşaltılır.

Ardiye teslimi hizmette ise, mal antrepo, sundurma Ob limanın depolama tesisinden alınarak gemiye yüklenir Veya gemiden boşaltılan yük liman depolarına çekilir.

Yükleme boşaltma hizmetinde yük ağırlık adet veya hacim üzerinden ücretlendirilip.¹⁶⁶

Shifting hizmeti: Bir gemideki eşyanın bu geminin ambar veya güverteler arasında gemiden indirilmeksizin yerinin değiştirilmesi hizmetlerini ifade eder.

¹⁶⁶ T.C.D.D. İşletmesi Derince Liman Hizmetleri Tarifesi Ankara 1995 S:23

Limbo hizmetleri: İki geminin birbirine yanaşarak (abordo olarak) karşılıklı güverte veya ambarları arasında eşyanın bir gemiden boşaltılması ve diğer gemiye yükletilmesi hizmetini ifade eder.

Hamaliye / Taşıma Hizmetleri gemi ile depolama alanları arasında yapılan terminal (rıhtım üstü) hizmetlerine denir.

Ardiye hizmeti, yüklerin liman bölgesi içinde depolanması hizmetidir. Boşaltılan veya yüklenecek yükler liman depolama alanlarında depolanır.

Türk mevzuatına göre kabotaj yüklerinin konulduğu yerler ambar, gümrüklü eşyanın bulunduğu yerler sundurma, antrepo beyannamesi veya antrepo listesinde yazılı eşyanın bulunduğu yerler antrepo olarak nitelendirilmektedir.

Buraya kadar belirtilen hizmetler limanın temel hizmetleridir. Bununla birlikte limanlar, temel hizmetleri dışında yüke çeşitli hizmetler suna gelmektedir. Parçaların tartılması, kapların açılması ve kapatılması, istif yerindeki parçaların seçilmesi, kap değiştirilmesi, kaplarda onarım yapılması, numune ve marka varolması, kaptan numune alınması kapların etiketlenmesi böyle hizmetlerden bazılarıdır.

Bu hizmetler maniplasyon, montaj ve demontaj hizmetleri olarak sınıflandırılmaktadır. Bu hizmetler bir liman için yükleme, boşaltma ve depolama gibi temel hizmetler türünde değildir; tali yani isteğe bağlı ikincil türdedir.

7.2.3 YOLCUYA VERİLEN HİZMETLER

Yolcuya verilen liman hizmetleri genellikle, gemilere girecek yada gemilerden inecek yolcular ve turistler içindir. Çoğunlukla kişi başına ücretlendirilir. Hizmetin karşılığı ise taşıyan veya onunu adına hareket eden kişilerden (gemi kaptanı veya gemi acentesi) alınır.¹⁶⁷

7.3 LİMAN ENDÜSTRİSİNİN SORUNLARI

Liman endüstrisi, sorunu giderek büyüyen bir sektör durumuna gelmiştir. Öncelikle her yönden büyüyen ve üretim çeşitlenen Türkiye ekonomisinin limanlar üzerindeki baskısı artmıştır. Yük boyutlarında büyümüş, hemde ayırlaşma biçimde görülen bu baskı artan gemi trafiğiyle de bütünleşince limanlar yapısal yetersizlikle karşı karşıya kalmışlardır.¹⁶⁸

Limanlar üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de en önemli alt yapı unsurlarıdır. Dünyadaki teknolojik gelişmelere uyabilmek dünya limanlarıyla rekabet edebilmek amacıyla limanların genel olarak yapısal ve işletmeden kaynaklanan yetersizliklerin giderilmesi gerekmektedir.

7.3.1 LİMANLARIN YAPISAL YETERSİZLİKLERİNE İLİŞKİN SORUNLAR

- Yanaşma yerleri, rıhtım boyları, su derinlikleri gezi bölge alanları, gemiye hizmet araçları ambarlama ve araç park yerleri yetersizdir.
- Limanların çoğu deniz kirlenmesiyle ilgili tedbir ve imkanlardan yoksundur.

¹⁶⁷ Aktan ALBAYRAK S:114 - 115

¹⁶⁸ Deniz Ticaret Odası Deniz Sektörü Raporu 1998 S: 130

- Limanlarımızda periyodik taramalar yapacak araç, gereç mevcudu yeterli bulunmamaktadır.
- Limanların önemli bir bölümünün topu tescili yapılmamıştır.
- Tehlikeli yükler için elverişli depolama tesisleri ile bunlara ilişkin düzenlemeler pek çok limanlarımızda ya yoktur veya yetersizdir.

7.3.2 LİMANLARIN İŞLETMESİNE İLİŞKİN SORUNLAR

- Liman Otoritesi Konusu : Limanlarda, liman faaliyetlerinin tek elden denetim ve koordinasyonu yapılamamaktadır. Limanlarda görevli liman işletmesi kuruluşların, gümrük, sağlık ve güvenlik kuruluşları ile ulaştırma bakanlığı liman başkanlıklarının uyum ve işbirliği içinde süratli hizmet verememeleri ana sorunlardan biri olarak yer almaktadır.
- Operasyonel hizmetler yönünden, sistematik yirmi dört saat sürekli hizmet verilememesi.
- Bürokratik hizmetler yönünden işlemlerin sadeleştirilmemiş olması hizmetlerin sistematik ve süratli verilmeyişi.
- Liman tarifelerinin bağımsız iskeleleri ve barınacakları kapsamaması.
- Liman personelinin eğitimleri yeterli görülmemektedir.
- Limanların tanıtılması ve pazarlaması yeterince yapılamamaktadır.
- Gümrük mevzuatının işletmeciliğin hızını kesecek özellikte olması yüklerin limandan giriş ve çıkışında gecikmelere neden olmaktadır.
- Liman faaliyetleri bir maliyet bazına oturtulamamıştır.

- Liman tüzük ve yönetmelikleri günün koşullarına cevap verecek nitelikte değildir.

- Liman faaliyetlerine ilişkin, düzenli ve bilgisayar bağlantılı bilgi akışı sağlanmaktadır.¹⁶⁹

7.3.3 LİMANLARIMIZDAKİ BÖLGESEL SORUNLAR ¹⁷⁰

Karadeniz Bölgesi : Hopa, Rize, Trabzon, Samsun bu bölgede yer alan büyük limanlardır. Bu limanlar yalnız kendi alanlarına ve transit taşımacılığa hizmet vermektedir. Coğrafi koşulların elverişsizliği nedeniyle hinterland bağlantılarının yetersiz ve geride yeterli ekonomik faaliyetlerin yer almaması, Türkiye Cumhuriyetinin dış ülkelerle ticaretinde gelecek yıllar yük tahminlerinde bazı ülkelerin politikaları nedeniyle zaman içinde tutarsızlıklar ortaya çıkması ve işletme eksiklikleri nedeniyle limanlarımız kapasitelerin altında çalışmaktadır. Bu limanlarımızda toplam 10 milyon ton / yıl lık atıl kapasite mevcuttur Trabzon limanında 830 metre uzunluğunda çok amaçlı konteynır terminal inşaatı tamlanmış olup henüz ekipman eksikliği işletme ve yol bağlantısı yetersizliği nedeniyle gerçek anlamda konteynır terminali şeklinde hizmet verilememiştir.

Marmara Bölgesi : Haydarpaşa, Derince, Bandırma bu bölgede yer alan büyük limanlardır. Bunun dışında Tekirdağ ve Mudanya iskelelerinden de yükleme boşaltma hizmeti verilmektedir.

Genelde Marmara bölgesinde liman sıkışıklığı konusu gündemde olup Marmara denizi çevresinde yer alan yoğun sanayi alanlarının ihtiyacını

¹⁶⁹ Deniz Ticaret Odası Deniz Sektörü Raporu 1995 S:231

¹⁷⁰ T.C. Başkanlık Denizcilik Müsteşarlığı 21.yy girerken denizcilüğümüz S: 123-126

cevap verememenin yanı sıra Orta Anadolu hinterlandına hizmet vermesi nedeniyle ilave tesislere ihtiyaç duyulmaktadır.

Bölgenin en büyük önemi haiz Haydarpaşa limanının şehir içinde yaz olması ve liman geometrisinin tevziata izin vermemesi nedeniyle gelecek yıllar ilave kapasite ihtiyacının buradan karşılanması mümkün değildir.

Kocaeli körfezi ile İç Anadolu hinterlandına yönelik potansiyel yükler limancılık hizmetlerinin verilebilmesi için karayolu, demiryolu bağlantısı ve uygun konumda bulunması nedeniyle Derince limanına yeterli kapasitede bir konteynır terminalinin kurulması gerekmektedir.

Korunmuş bir körfezde olması ve mendirek yapımında ihraç duyulmaması nedeniyle ekonomi sağlanabilecektir TELİ / yıl 'lık konteynır maniplasyonu sağlanacaktır.

Trakya bölgesinin yük ihtiyacı genellikle Haydarpaşa Limanı üzerinden Boğaz köprüsü bağlantısı ile karşılanmakta olup bu durum boğaz köprülerinden sıkışıklığa neden olmaktadır.

Ege Bölgesi : İzmir Limanı Batı Anadolu hinterlandına çıkış kapısı olan tek limanımızdır Kapasitesi 32 milyon ton/yıldır.

Batı Anadolu Bölgesi özellikle sanayinin yoğun olduğu bölgelerimizdendir Son yıllarda liman tesislerine olan ihtiyaçların fazlaştığı görülmektedir. Hem bunların ihtiyaçlarına cevap vermek hem de Batı Anadolu hinterlandına çıkış vermek için ilave liman kapasitesine ihtiyaç duyulmaktadır.

İzmir limanında tamamlanan konteynır terminali limanı açık denize bağlayan yaklaşım kanalının çevresel nedenlerle taranamaması nedeniyle tam kapasite ile çalışmamakta olup ayrıca elleçlenen kargo miktarı limanın teorik kapasite sınırlarını aşmış bulunmaktadır.

Limanın şehir içinde yer alması ve liman geometrisinin tavsiata izin vermemesi nedenleri ile Bölgenin gelecek yıllar ilave liman kapasite ihtiyacının mevcut liman bölgesi dışında düşünülmesi gerekmektedir.

Akdeniz Bölgesi : Akdeniz bölgesinde Antalya, Mersin İskenderun limanları yer almaktadır. Bunlardan Mersin ve İskenderun limanları özellikle şimdiye değin İran, Irak ve Ortadoğu ülkelerine yönelik transit trafiği açısından önemli ölçüde aktif rol oynamıştır Orta doğudaki siyasi tabloya göre yük elleçleme miktarı değişkenlik göstermiştir.

Diğer taraftan GAP projesinin tamamlanması ile ortaya çıkabilecek yerinde tüketilmeyen yük miktarının ve burada kurulacak sanayilerin ihtiyacı olan malzemelerin deniz aşırı noktalardan ulaştırılması ihtiyacı paralelinde liman kapasitelerinin gözden geçirilmesi gerekir.

Bilindiği gibi Doğu Akdeniz üzerinden ona konteynır taşımacılığı hatları geçmektedir. Bu husus Mersin ve İskenderun limanlarının önemini artırmaktadır.

Sovyetler Birliği dağılmasıyla ortaya çıkan Türkiye Cumhuriyetlerinin dünyaya açılmalarında bu limanlar hinterland bağlantılarının iyileştirilmesi durumunda cazip duruma gelmektedir Bu nedenle 1993 yılı yatırım programında Mersin Limanı Ana konteynır Terminal projesi yeri almış olup projenin gerçekleşmesi ile 800000 TEU/Yıl 'lık konteynır maniplasyonu sağlanmış olacaktır. Bu proje gerçekleştiğinde ülkeye çok önemli döviz girdisi sağlayacaktır.

8 TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞINDAN EĞİTİM İSTİHDAM DURUMU VE YAŞANAN PROBLEMLER

Bilimsel ve teknolojik gelişmelerin baş döndürücü bir hıza eriştiği çağımızda ülkeler 2000'nci yılının yaşamına ve muhtemel isteklerine göre planlar yapmakla ve yakın geleceğin değişik alanlarına ihtiyaç duyulacak elemanların yetiştirilmesi için yeni eğitim öğretim yolları üzerinde çalışılmaktadır.

Deniz ticaret sektörü, ticari açıdan olduğu kadar eğitim açısından da uluslararası kurallara bağlıdır. Bu nedenle denizcilik de başarılı olmak için, insan kaynağı son derece önemlidir.

Dünyanın gelişmiş bütün ülkelerinin bu günlere eğitim sayesinde geldikleri, yarınlara da köklü bir eğitim politikası ve uygulaması sayesinde ulaşabilecekleri bilimsel bir gerçektir. Gelişmiş ülkeler toplumsal güçlerini geliştirmeye kanalize ettikleri günden bugüne kadar en büyük yatırımı eğitime yapmışlar. Ülkelerinin geleceğini de bu vazgeçilmez temel üzerine oturmuşlardır.

Son on yıl içinde büyük bir ivmeyle, kendini vazgeçmez bir güç olarak ortaya koyan sektörün eğitime olan talebi gerek teknik uygulamalarda gerekse de yöneticilik düzeyinde önemli ölçüde artmıştır. Çünkü söz konusu olan daha büyük tonajlı ve ileri teknolojiyle donatılmış gemiler, yoğun bir uluslararası trafik ve büyük bir rekabet piyasasıdır.

IMO tarafından yapılan istatistikî analizde deniz kazalarının %80'inin insan faktörünün hatasından kaynaklandığı tespit edilmiş, öte yandan artan dünya ticaretinin doğurduğu yoğun deniz trafiği, deniz kayaları rizikosunu artırmış, çevreyi tehlikeye sokan deniz kazaları tankerlerin Kuzey Denizi

civarında karaya oturmaları kaliteli gemi adamı fikrini düşündürdüğü gibi zorlayıcıda olmuştur.¹⁷¹

Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO en büyük çalışmalarından birini 14 Haziran - 7 Temmuz 1987 tarihleri arasında gemi adamlarının eğitim ve belgelendirilmesi konusundaki bir uluslararası konferans düzenlenmiş ve konferans neticesi “Gemi adamları eğitim, belgelendirme ve vardiya tatma esasları” STCW 1978 konvansiyonu kısa adı ile bilinen bütün denizci ülkelerin uymak durumunda kalacağı kardeleri belirlemiştir, Eğitimle ilgili uluslar arası sözleşmelerin başlıcaları şunlardır¹⁷²

- Denizde can güvenliği sözleşmesi (SOLAS)
- Deniz Adamlarının Eğitimi Belgelendirilmesi ve
- Vardiya Tutmalarına ilişkin sözleşme (STCW 78)
- Gemilerden Dolaylı kirliliğin önlenmesi sözleşmesi (MARPOL)
- Uluslararası Uydu ile Haberleşme Organizasyonu Sözleşmesi (INMARSAT)

8.1 TÜRKİYEDE DENİZCİLİK EĞİTİMİ

Son yıllarda DWT olarak büyük artış gösteren deniz ticaret filomuza karşın gemi adamı yetiştirme eğitimi yönünde arzulanan düzeyde bir gelişme olmamış bu konuda dar boğaza girilmiştir.

Ülkemizde gemi adamları başlıca iki kaynaktan gelişmektedir.

- 1) Çeşitli eğitim ve öğretim kurumlarından.
- 2) Hiç bir denizcilik eğitim görmeden denizde çalışacak pratikten yetişen gemi adamları.

¹⁷¹ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 21. Yüzyıla girerken Denizcilliğimiz S: 217

1997 yılı sonu itibariyle Türkiye’de yeterlik belgesine sahip gemi adamı 204420 olup bunun 39420sini zabıtan 165000 ise tayfa sınıfını oluşturmaktadır.¹⁷³

Eğitim görmüş deniz adamı ihtiyacı uzun yıllar tek bir yüksek öğretim kurumu ve deniz kuvvetleri komutanlığı bünyesinde yetişen kişilerce giderilmeye çalışılmıştır.

Sektörün zaman içinde etkinliğini ve faaliyetlerini artırması ve eğitim konusundaki taleplerin netleşmesiyle birlikte denizcilik eğitim ve öğretimi veren yüksek öğretim kurumlarının ve meslek liselerinin sayısı artmıştır.

İTÜ Denizcilik Fakültesi, Deniz Harp Okulu, Deniz Astsubay Okulu, Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Eğitim Merkezi ile birlikte çok sayıda yüksek öğretim kurumu ve meslek lisede gemi adımı yetiştirme konusunda eğitim vermektedir.

¹⁷² T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 21. Yüzyıla girerken Denizciliğimiz S:220

TABLO 28

GEMİ ADAMLARINA VERİLEN YETERLİLİK BELGELERİ
ZABITAN SINIFI

GÜVERTE BÖLÜMÜ		MAKİNE BÖLÜMÜ	
Limán Kaptanı	5920	Deniz Motorcusu	7119
Kıyı Kaptanı	5010	Deniz Makinisti	6042
Yakınyol Güverte Zabiti	968	Yakınyol Makine Zabiti	1748
Yakınyol Birinci Zabiti	616	Yakınyol İkinci Makinisti	686
Uzakyol Güverte Zabiti	1657	Uzakyol Vardiya Mühendisi	1886
Uzakyol Birinci Zabiti	1055	Uzakyol Makine Zabiti	166
Yakınyol Kaptanı	1386	Uzakyol İkinci Mühendisi	1046
Uzakyol Kaptanı	1704	Uzakyol İkinci Makinisti	87
Güverte Bölümü Toplamı	18316	Yakınyol Başmühendisi	888
		Yakınyol Başmakinisti	234
		Uzakyol Başmühendisi	851
		Uzakyol Başmakinisti	351
		Makine Bölümü Toplamı	21104

Zabitan Sınıfı Toplamı	39420
Tayfa Sınıfı Toplamı	165000
Genel Toplam	204420

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

TABLO 29

DENİZCİLİK İLE İLGİLİ EĞİTİM ÖĞRETİM VEREN ÜNİVERSİTE,
FAKÜLTE VE YÜKSEKOKULLAR

ÜNİVERSİTE	FAKÜLTE	YÜKSEKOKUL	BÖLÜM	PROGRAM
Adnan Menderes	Ziraat		Su ürünleri *	
Ankara	Ziraat		Su ürünleri	
Atatürk	Ziraat		Su ürünleri	
Atatürk		İspir Meslek		Su ürünleri
Cumhuriyet		Gürün Meslek		Su ürünleri
Çanakkale 18 Mart	Ziraat		Su ürünleri*	
Çanakkale 18 Mart	Su ürünleri		Su ürünleri	
Çukurova	Su ürünleri			
Dokuz Eylül		Deniz İşletmeciliği ve Yönetim	Deniz işletmeciliği yönetimi	
Dumlupınar		Gediz Meslek		Su ürünleri
Ege	Su ürünleri			
Ege		Ege Meslek		Su ürünleri
Fırat	Su ürünleri			
Fırat		Keban Meslek		Su ürünleri
Fırat		Kemaliye Hacı Ali Akın Meslek		Su ürünleri
Gazi	İnebolu Su ürünleri			
Gaziosmanpaşa		Almus Meslek		Su ürünleri
Harran		Bozova Meslek		Su ürünleri
İstanbul	Su ürünleri			
İstanbul	Mühendislik		Deniz ulaştırma mühendisliği	
İstanbul	Mühendislik		Gemi makineleri işletme mühendisliği	
İstanbul Teknik	Denizcilik		Güverte	
İstanbul Teknik	Denizcilik		Gemi Makineleri	
İstanbul Teknik	Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri		Gemi inşaat mühendisliği	
Karadeniz Teknik	Sürmene Deniz Bilimleri		Gemi inşaat mühendisliği	
Karadeniz Teknik	Sürmene Deniz Bilimleri		Güverte	
Karadeniz Teknik	Sürmene Deniz Bilimleri		Balıkçılık gemileri inşaat ve yönetimi	
Karadeniz Teknik	Rize su ürünleri*			
Kahramanmaraş Sütçü İmam	Su ürünleri		Su ürünleri*	
Kocaeli		Karamürsel Meslek		Su ürünleri
Marmara		Teknik Bilimler Meslek		Su ürünleri
Mersin	Su ürünleri			
Mersin		Silifke Meslek		Su ürünleri
Mugla	Su ürünleri*			
Mustafa Kemal	Su ürünleri			
Niğde		Karacabey Meslek		Su ürünleri
Ondokuz Mayıs	Sinopsu ürünleri			
Ondokuz Mayıs	Denizcilik*			
Süleyman Demirel	Eğridir su ürünleri			
Uludağ				Su ürünleri
Yıldız Teknik	Makine		Gemi inşaat mühendisliği	
Yüzüncü Yıl	Su ürünleri		Su ürünleri*	

* Faal olmayanlar Kaynak : YÖK

TABLO 30

MİLLİ EĞİTİM BAKANLIĞINA BAĞLI ORTA ÖĞRETİM DÜZEYİNDE DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN OKULLAR

İLİ	OKULUN ADI	BÖLÜMLER
Antalya	Antalya Merkez Anadolu Meslek Lisesi	Güverte Avlanma
Çanakkale	Gelibolu MA Ersoy Anadolu Meslek Lisesi	Güverte Avlanma
İçel	İçel Merkez Anadolu Meslek Lisesi	Gemi Makineleri
İstanbul	Beykoz Anadolu Denizcilik ve Su ürünleri Anadolu Meslek Lisesi	Gemi Makineleri Güverte Avlanma Gemi Elektronik ve Haberleşme
	Ziya Kalkavan Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi	Gemi Elektronik ve Haberleşme Gemi Makineleri Güverte
	Pendik Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi	Gemi İnşa Gemi Makineleri Güverte
İzmir	Motor Anadolu Meslek Lisesi	Gemi Makineleri
Kocaeli	Gölcük Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi	Gemi Elektronik ve Haberleşme Gemi Makineleri
Rize	Mimar Sinan Anadolu Meslek Lisesi	Gemi Makineleri
	Çayeli Barbaros Anadolu Meslek Lisesi	Gemi Makineleri
Samsun	Merkez Anadolu Meslek Lisesi	Gemi Makineleri
Yalova	Aksa Anadolu Meslek Lisesi (1997-1998 Öğretim yılında)	Güverte

Kaynak : Milli Eğitim Bakanlığı

8.2 EĞİTİM SORUNLARI:

Yukarıda 1 Gruptaki eğitim kurumlarının çoğu İMO eğitim standartlarına uymamaktadır.

Nisan 1989 tarihinde TBMM 'den geçerek kanunlaşan uluslararası STCW konvansiyonunun Türkiye Ağustos 1992'de katılması baş vurusunda bulunmuştur 1978 STCW konvansiyonunun hükümleri 5 yıllık geçiş süresi

bitimi olan 1997 tarihinden itibaren ülkemiz denizciliğine kesin olarak uygulanacaktır.¹⁷⁴

Bu veriler ışığında denizci eğitiminin 1978 STCW konvansiyonuna uygun hale getirilmesi konusunda IMO 'nun muhatap aldığı idare Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı öncelikle yürürlükteki mevzuatı STCW 1978 konvansiyonuna ve 1995 değişikliklerine uygun hale getirilmeli ve acılan IMO standartlarına uygun müfredatların hazırlanarak yukarıdaki eğitim ve öğretim kurumlarında uygulanması sağlanmalıdır.

Ülkemizde liman personeli yetiştiren eğitim kurumlarının bulunmayışı liman faaliyetleri istenilen süratle yapılamamaktadır Kaldık AT limanlarında ve gümrüklerinde çalışan personelin yeni yapıya uyum sağlaması için kurslar düzenlenmek de ve bu konuya Topluluk büyük miktarda kaynak ayırmaktadır Topluluk bünyesinde bu çalışmalara katılınmalıdır.

Bu gününün üniversitelerimizde verilen liman mühendisliği bölümüne ilave olarak liman işletmeciliği ve teknolojisi konusunda tamamlayıcı pratik eğitimlerin sağlanması gerekir.

Ülkemiz deniz ticaret sektörünün ulusal gelire katkısı göz önüne alındığında içinde bulunduğumuz dönemde denizcilik sanayii uluslararası ticareti geliştirmek suretiyle yaşam şartlarını artırmaya devam edecekse yüksek mesleki standartlar en önemli unsur olacaktır.

Bu bilinç ve belirtilen amaç kapsamında hali hazırda kurulmuş olan Türk Deniz Eğitim Vakfı bünyesinde.

- Güverte

¹⁷⁴ - Deniz Ticareti Dergisi : Ağustos 1992 S: 44

- Makine
- Deniz Liman İşletmeciliği
- Dokümantasyon merkezi
- Liman planlaması ve teknolojisi
- Deniz ticareti araştırma merkezi bölümleri bulunduracak bir “Denizcilik Yüksek Teknoloji Enstitüsü”nün kurulması faaliyetini sürdürmektedir TÜDEV’ İN ilgili Enstitüyü kurmak için arazi ve yardımcı ders araçlarının temini hususunda Devletçe faydalanacak desteğe ihtiyaç vardır.¹⁷⁵

8.3 TÜRK DENİZ TAŞIMACIĞILINDA İSTİHDAM SORUNLARI

Deniz taşımacılığında, ticaret filosunun ölçeği nedenli büyük olursa olsun emek arzını emek bakımından görüntüde sınırlı bir istihdam alanıyla karşı karşıyadır Ayrıca deniz taşımacılığı emek -yoğun yatırımlardan ziyade, sermaye yoğun yatırımlar alanı olarak görünmektedir.

Bu günkü deneylerle 40000 Dwt tonluk bir dökme yük gemisinin 1996 fiyatı 24000USD’dir Bu değerde bir yatırımın sağlanacağı istihdam ise en çok 15 ile 20 personelle sınırlıdır.¹⁷⁶

Oysaki deniz taşımacılığı alanıyla sınırlıda olsa istihdam alanının sadece gemi olarak değerlendirmemek, güçlü bir filonun yaratacağı destek birimlerinin, yan sektörlerinin meydana getireceği istihdam alanlarıyla birlikte sorunu gözlemek kaçınılmazdır.

¹⁷⁵ T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Deniz Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu Yayın No. DPT 2442 OIK : 499 Mayıs 1996 S: 23

¹⁷⁶ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri DENİZ TİCARET ODASI DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU İSTANBUL 1997 S: 61

8.4 EMEK ARZ VE TALEBİ VE ÜCRET SORUNLARI

Deniz iş kolunda tayfa açısından emek arzı, talepten fazla, Kaptan, baş mühendis ve gemi zabiti açısından emek arzı genellikle taleple dengeli ve zaman - zaman talebin altında kalmıştır.

Ülkemizde işsizlik sorununda genel olarak etken olduğu tayfa kesiminde emek arzı fazlalığı gemi adamı yeterlik belgesi alma kolaylığından kaynaklanmaktadır.¹⁷⁷ Genç işsiz insanlarımızın çilesini ölçmedikleri denizcilik cazibesi oluşları, yetişkin işsiz insanımızın işverenin iâşe ve barındırma hükümlülüğünü gözeterek barınıp doycak ve ücretini tasarruf edebilecek bir işe kavuşabileceği sanısı emek arzının artmasında sayılabilecek başlıca etkenler olarak gözükmektedir Sayısal bakımdan tayfa kesiminde emek arzı fazlalığı ücretleri mesleğin çilesinin gerektirdiği becerinin karşılığı olmaktan çıkarmış, maliyetlerde kullanılan bir rekabet unsuru haline dönüştürmüştür.

8.5 İŞ KOLUNDA İSTİHDAM GÜVENCESİ

Ülkemizde tarım işçilerinden sonra istihdam güvencesi bakımından en olumsuz konumda bulunan içiler gemi adamlarıdır.

Yasal gerekler var gibi görölse dahi her hangi bir toplu sözleşmenin koruyucu şemsiyesi altında bulunmayan ve durumu sendikaca izlenemeyen bir gemi adamının hastalanmak, tedavi görmek istirahat almak hakkı yoktur Her hangi bir nedenle ve hatta iş kazası nedeniyle olsun hastaların, tedavi gören veya istirahat alan gemi adamının karşılaştacağı ilk ve en hafif olay işini kaybetmesidir Deniz işverenlerinin büyük çoğunluğu hastalanarak veya izin hakkını kullanarak gemiden ayrılan gemi adamları için belli bir destek

¹⁷⁷ T.C.D.K.K Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı Türk Denizciliği Sorunları Semineri Sonuç Raporu YALOVA 15-16- Mayıs 1997 S: 47

kadrosu elde tutmak yerine bu istihdam yaparak ayrılanın ilişkisini kesmeyi uygulamada tabi bir alışkanlık haline getirmişlerdir.

9 TÜRKİYE'NİN YAPTIĞI İTHALAT VE İHRACATTA TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN PAYI VE YAŞANAN PROBLEMLER

Uluslararası taşımalar ülkemiz limanlarında yüklenen veya bu limanlara boşatılan ihracat ve ithalat yüklerin yanında , limanlarımızda yüklenen ve boşaltılan diğer ülkelere ait transit yükleri ve ülkemiz dışındaki üçüncü ülkelere ait limanlar arasında Deniz Ticaret Filomuza ait gemilerle yapılan (cross trade) taşımaları ve Ro-Ro gemileriyle yapılan araç taşımalarını kapsamaktadır.

TABLO: 32

Türkiye'de denizyolu taşımalarının son on yıllık gelişimi 1987-1997
(TON)

Yıllar	Toplam	İhracat	İthalat	TC Bayraklı Taşıma	Gemi Payları %
1987	48528681	12941086	35587595	21018494	433
1988	52517767	19707519	32810248	19704929	375
1989	55200862	21531000	33669862	20590616	373
1990	59117087	15238654	43878433	22307334	377
1991	70235137	20343438	49891699	22710337	323
1992	72419133	21915110	50504023	29539326	408
1993	82977537	18102360	64875177	33487499	404
1994	74743615	22112827	52630788	36986641	495
1995	84181116	20174562	64006554	35157163	418
1996	91680312	18846238	72834074	36057963	393
1997	112373431	37009695	75363736	32835901	292

Kaynak : Denizcilik müsteşarlığı

Tablodaki veriler incelendiğinde görüleceği üzere Türkiye'nin 1996 yılına nazaran 1997'de ihracat taşımaları 18846238 tondan 37009695 tona ithalat taşımaları da 72834074 tondan 75363736 tona yükselmiştir Türk bayraklı gemilerin bu taşımalardaki payı 1996'da % 393 olan payı 1997 yılında 292 olmuştur.

TABLO : 33

Yıllar itibarıyla dış ticaret miktarları

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Açığı	Dış Ticaret Hacmi
1985	7958	11343	-3385	19301
1986	7457	11105	-3648	18562
1987	10190	14158	-3968	24348
1988	11662	14335	-2673	25997
1989	11625	15792	-4167	27417
1990	12959	22302	-9343	35261
1991	13593	21047	-7454	34640
1992	14715	22871	-8156	37586
1993	15345	29428	-14083	44773
1994	18106	23270	-5164	41376
1995	21637	35709	-14072	57346
1996	23082	42464	-19382	65546
1997	26246	48657	-22411	74903

1997 yılında ihracat 1996 yılındaki % 73'lük artıştan hızlı ve % 13 yükselerek 2625 milyar USA , ithalat ise 1996'daki % 22,2'lik artışın altında ve % 115 yükselerek 48,66 milyar USD gerçekleşmiştir. Bu gelişme sonucunda dış ticaret hacmi bir önceki yıldaki % 166'lık artıştan yavaş %12

genişleyerek 7490 milyar USD olurken dış ticaret açığı % 45'lik genişlemenin oldukça altında ve %9,8 oranında artmıştır İhracatın ithalatı karşılama oranı da % 532 'den % 539'a yükselmiştir.¹⁷⁸

TABLO : 34

Yük cinslerine göre 1996 ve 1997 yılları dış ticaret değişimi.

Yük cinsi	İhracat			İthalat		
	1996(*)	1997(*)	%	1996(*)	1997(*)	%
Hububat	422942	875680	1070	3475934	3934607	132
Maden cevheri	3507895	3550229	12	4498908	5266829	171
Kömür	63500	13164	-793	10616563	9774070	-79
Ham petrol	752000	16307108	20685	22050778	21545339	-23
Petrol ürünleri	2562250	2147818	-162	7081233	5072727	-284
Sıvılaştırılmış gaz	24124	27154	126	2296373	3784333	648
Diğer sıvılar	160433	1080287	5734	1136052	1189737	47
Sanayi mamulleri	10239037	12108863	183	18706023	21068173	126
Tarım ürünleri	303046	166353	-451	729582	756119	36
Diğer yükler	783156	716330	-85	1271189	2118476	667
Kereste	27855	16709	-400	971439	853326	-122
Toplamlar	18846238	37009695	964	72834074	75363736	35

(*) ocak - Aralık dönemi

¹⁷⁸ İstanbul ve Marmara , Ege, Akdeniz , Karadeniz Bölgeleri DENİZ TİCARET ODASI 1997 Deniz Sektörü Raporu İstanbul - 1998 S: 61

TABLO : 35

İhracat Taşımaları

İthalat Taşımaları

Yük cinsleri	İhracat Taşımaları			İthalat Taşımaları						
	Toplam	Türk bayraklı	Yabancı bay	Toplam	Türk bayraklı	Yabancı bay				
	Miktar	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	Miktar	%	Miktar	%
Dökme katı yük	3004070	567 545	189	2436525	811	3095894	5 04511	163	2591383	837
Dökme sıvı yük	16121466	160959 3	100	14511873	900	23114967	7759400	336	15355567	664
Sanayi mamul	8776819	3893125	444	4883694	556	14873179	4814631	324	10058548	676
Tarım ürünleri	91727	12205	133	79522	867	438061	44538	92	438523	908
Diğer karışık	533125	88205	165	444920	835	1510012	539873	356	970139	642
Genel toplam	28527207	6170673	216	22356534	784	43077113	13662953	317	29414160	683

1994 yılında % 50 olan Türk bayraklı gemilerin payı 1996 yılında %393 1997 yılında da 292 olmuştur. Bu düşük Pazar payı Türk Denizcilik sektörünün en büyük sorunlarından birini teşkil etmektedir. Gerek ithalat ve ihraç yüklerimizin taşınmasında gerekse limanlarımızda yapılan transit yükleme ve boşaltmalarda, yabancı limanlar arasındaki(cross-trade) taşımacılarda Türk gemilerinin daha yüksek oranda pay almaları sağlandığında bugün için 5 milyar dolar olan navlun gelirlerinin büyük oranda artacağı bunun yanı sıra gemi inşa, bakım ve onarım, limanlar acentelik ve bankacılık sektörlerinin de bu gelişme sonucu önemli miktarda döviz geliri sağlayacağı kesindir.¹⁷⁹

9.1 ÜLKE GRUPLARI İHTİBARIYLA İHRACAT VE İTHALATIMIZDAKİ GELİŞMELER

1997'de OECD ülkelerinin toplam ihracat ve ithalat içindeki payları özellikle Avrupa Birliği ile dış ticaretimizin artış hızındaki yavaşlama nedeniyle 1996'ya göre olmuştur.

¹⁷⁹ Deniz Ticaret Dergisi Yıl: 15 Şubat 1998 S: 12

Avrupa Birliği ÷lkelerinin ithalatımızda 1996'da %531 olan payı 1997'de % 515 'e gerilemiştir. Diğer taraftan OECD üyesi olmayan Avrupa , Amerika ve ÷lkeler gruplarının toplam ihracat içindeki payları artarken Afrika, Orta Doğu ve diğer Asya ÷lkelerin payları gerilemiştir.

TABLO : 36

Türkiye'nin ihracat değerleri itibarıyla ÷lkelerin paylarına göre sıralanması (1997)

÷lkeler	İhracat (milyon USD)	Pay (%)
1 Almanya	5252	352
2ABD	2020	135
3 Rusya Federasyonu	1788	93
4 İtalya	1388	53
5İngiltere	1505	101
6Fransa	1162	78
7Hollanda	778	52
8 Suudi Arabistan	534	36
9İran	309	21
10Japonya	183	13

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

Almanya hem ihracatımızda , hem de ithalatımızda ilk sırada yer almaktadır 1997'de ithalat yaptığımız ÷lkeler arasında 1996'ya göre herhangi bir değişiklik olmamıştır.

TABLO: 37

Türkiye'nin ithalat değerleri itibarıyla ülkelerin paylarına göre sıralanması (1997)

Ülkeler	İthalat (milyon USD)	Pay (%)
1 Almanya	8011	269
2 ABD	4453	149
3 Rusya Federasyonu	4345	146
4 İtalya	2964	99
5 İngiltere	2757	93
6 Fransa	2040	69
7 Hollanda	2000	67
8 Suudi Arabistan	1483	49
9 İran	1018	34
10 Japonya	647	22

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

9.2 İTHALAT VE İHRACATIMIZDA YAŞANAN PROBLEMLER

1. Uluslararası kuruluşların deniz taşımalarında yük rezervasyonlarının yapılmasına karşı çıkmalarına rağmen ekonomisi güçlü destekler veya kredi veren kuruluşlar; Türk müteşebbisleriyle veya KİT kuruluşlarıyla yaptıkları ticari alışverişlerde taşımaların kendi gemileriyle yapılmasını açık veya dolaylı olarak şart koşmaktadırlar.
2. Büyüme aşamasında olan Deniz Ticaret Filomuzun yurt dışından aldığı kredileri taahhüt ettiği süre içinde ödeyerek gemilerimizin gerçek mülk haline gelişine kadar direkt veya dolaylı yoldan yük temini şekliyle desteklenmesi milli bir görevdir. Bilhassa ihraç yüklerimiz ile yurt dışında yaptığımız yatırımların ve verdiğimiz kredilerin karşılığında ortaya çıkan taşımalar, kamu kuruluşlarına ait ithal mallar ve özellikle Milli Savunma Bakanlığına ait malların Türk bayraklı gemilerle

taşınması sağlanmalıdır. Aksi halde yükler yabancı bayraklı gemilere kaymakta her yıl ortalama 1,5 milyar doların üzerinde navlun dış ülke ekonomilerini yönelmektedir.

3. diğer taraftan özel sektör taşımalarında da ihracatın CİF ithalatın FOB teslim şekline göre yapılmasının sağlanması ile dış ticaret taşımaları Türk bayraklı gemilere yönelecek ekonominin döviz kaybı önlenecektir. Bu sayede ülke ekonomisi en büyük kazancı elde etmiş olacaktır.
4. İhracat yükü taşıyan gemilerin dönüşlerinde kapasite boyluğu doğması önlenmesi gerekir. Kamu kurum ve kuruluşların ithalat yüklerinin taşınmasının Türk bayraklı gemilere yönlendirilmesi sağlanmalıdır.
5. Devamlı ve yeterli yük olmaması nedeniyle ulaşım sıkıntısı çektiğimiz ve ihracat yapamadığımız Kuzey Afrika, Körfez ülkeleri ve Pakistan muntazam sefer düzenleyen gemicilik şirketlerinin teşviki bakımından "Hat primum" verilmektedir. Böylece bir süre eksik navlunla zarar eden armatörün zararının azaltılması sağlanmalıdır.
6. Uzak yol Navlun Primumunun 1995 yılı başından itibaren kaldırılmasının etkisiyle yükler yabancı bayraklı gemilere geçmeye başlamış Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarındaki payı % 50'den % 27 düşmüştür.
7. 1997 başı itibarıyla petrol tankerleri 1697221 Dulk ile Türk deniz ticaret filosunun %165 7ini teşkil etmektedir Filonun yaş ortalaması ağırlık olarak 203 adet olarak 225 yıldır Dolayısıyla yaşları genel ortalamanın üstündedir. Bu bakımdan Türk tanker filosunun yeniden yapılanması ve Türk petrol taşımacılığının Türk bayraklı tankerlerle yapılmasının uzun süreli güvenceye alınması gerekir.

8. 1996 yılından itibaren yılda 2 milyar metre küp doğal gaz eşdeğeri LNG'nin Cezayir'den denizyoluyla taşınacağı ilgili kamu kuruluşu BUTAŞ Genel Müdürlüğü tarafından bildirilmiştir. Cezayir anlaşmanın CIF olarak yapılması Türk bayraklı gemilerle taşıma yapılmasını zorlaştırmaktadır. Deniz Ticaret Filomuzda LNG taşıyan tankerlerimiz bulunmamaktadır.
9. Karışık eşya mal grubunun ithalatında , ihracatçı ülkelerin genel olarak gelişmiş ülkeler olmaları nedeniyle denizcilikte ileri olmaları yanında karışık eşya kapsamındaki yükler için çeşitli özelliklere sahip , farklı ve özel gemi tiplerine sahip olmaları da bu taşımalarındaki Türk bayrağının payının nispeten az olmasına neden olmaktadır.
- 10.10Türkiye'den dış dünyaya pek çok konteynır hattımız olmasına rağmen bu hatlarda yabancı bayraklı gemiler çalıştırılmaktadır. Bu taşımacılıkta sırf konteynır gemisi sahibi olmak yetmez. Bu sektörde ciddi bir organizasyon ve işletmecilik ön plandadır Konteynır hattı açmak kolay ancak her seferde yeterli yük bulmak ciddi bir örgütlenmeyi gerektirmektedir. Dünyanın büyük konteylarcileri acenteleri aracılığıyla her limandan yük toplayarak büyük olabiliyor ve kalıcı karlılık yaratabiliyorlar Türkiye konteynır taşımacılığında olması gereken yerde değildir. Konteynır hareketliliği ülkemiz limanlarının yeniden düzenlenmesini gerekli kılmıştır. Ancak limanlarla bağlantı karayolu ve demiryollarının yeterli olması gerekir.
- 11.Ro-Ro taşımacılığı karayolu taşımacılarına hem alternatif yaratması , hem de destek olması nedeniyle ülkemiz açısından çok önemli bir taşıma türüdür. Ülkemizin TIR filolarından biri konumundadır. Ülkemizin ithalat -İhracat ve transit ticaretinde TIR taşımalarının önemli payı

bulunmaktadır. Ancak TIR araçlarının transit yolları üzerinde bulunan ülkelerindeki siyasi istikrarsızlıklar bu taşımalara önemli ölçüde darbe vurmaktadır. Böyle durumlarda Ro-Ro hatları çok önemli bir alternatif olarak ortaya çıkmaktadır.

Limanlarda Ro-Ro rıhtımı olmadığından konvansiyonel rıhtıma yanaşılmaktadır. Bu rıhtımlara diğer gemilerin yanaşması söz konusu olduğu için sorunlar çıkabilmektedir. Çözüm olarak limanlarda en kısa zamanda Ro-Ro rıhtımları oluşturulması gerekmektedir. Limana giriş-çıkış yapan taşıtlar aynı yerde toplandığından gemiden çıkan taşıtları engelleyerek zaman kaybına sebep olunmaktadır.

Limanlarda yapılacak düzenlemelerle gemiye binecek olan taşıtlarla gemiden inen taşıtlar ayrı ayrı yerlerde toplanarak taşıtların limanlarda oluşturduğu sorunlar çözümlenmelidir.

Limanlarda genel olarak alt yapı yokluğu nedeniyle sürücüler su, tuvalet, yemek gibi temel gereksinimlerini karşılayamamaktadırlar. Bunun için gerekli düzenlemelerin hızla gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

12. Türkiye kıtalar arasında önemli bir köprü oluşturmaktadır. Türkiye üzerinden gerçekleştirilen transit taşımaları önceleri İran ve Ortadoğu ülkelerinin dış ticaret yükleri için söz konusu iken değişen dünya dengesi içindeki özellikle Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine ve Uzak doğuya kadar büyük bir pazara yayılmaktadır. Bu Pazar fırsatının çok iyi değerlendirilerek gerekli planlama ve yatırımların yapılarak Türk bayraklı gemilerin payı artırılmalıdır.

13. Üçüncü ülkeler arası (Cross Trade) taşımacıları iki ülke limanları arasında üçüncü ülke gemileri arasında yapılan taşımalardır. Bu yönüyle

önemli bir döviz kaynağıdır Bu tür taşımacılığımızı geliştirmek döviz gelirimizi artıracaktır.



10 ULUSLARARASI NAVLUN PİYASALARINDAKİ OLUMSUZLUKLARIN TÜR K DENİZ TAŞIMACILIĞINA ETKİSİ YAŞANAN PROBLEMLER

Deniz taşımacılığının dolaylı da olsa genel ekonomik koşullardan anında etkilendiği bir gerçektir. Özellikle gelişmiş ülke ekonomilerinde meydana gelen değişiklikler de h iz ticaret piyasasında dalgalanmalara yol açmakta ortaya çıkan arz-talep dengesizlikleri değişen koşullara göre kolayca giderilememektedir. Genel ekonomik koşullarda bir iyileşme görölse bile deniz sektöründeki arz-talep dengesizliği bu olumlu gelişmeden sıkı sürede etkilenmekte, genel ekonomik koşullardaki bu düzelmeye rağmen sektördeki kriz uzun bir süre daha etkisini sürdürmektedir.

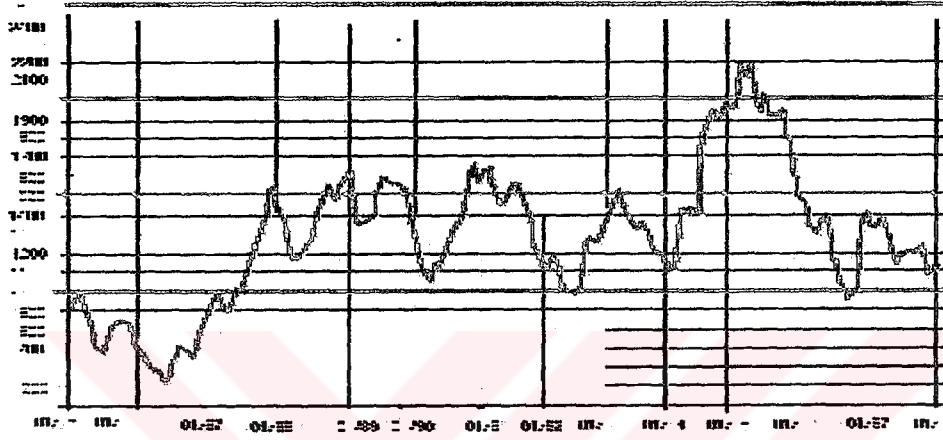
1995 yılında navlun piyasalarındaki düşüş deniz taşımacılık sektörünü krizli bir döneme girmesine yol açmıştır.

Dünya navlun piyasalarının zaman içindeki seyrinin incelenmesinde esas alın n Baltık Navlun Endeksi “Baltic Freight Index” BFI başlangıç olarak alınan 1985 yılından günümüze kadar tablo (38) eğilimi göstermiştir. Binildiği üzere endeks dünyanın önde gelen 10 uluslararası brokerlik şirketinin 1)rota üzerindeki verilerine dayanılarak Baltık Fiyat Endeks Komitesince belirlenmektedir.

Söz konusu komite özel sektör ağırlıklı firmalarla denizcilik örgütlerinin üyesi buldukların Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi “ The Baltic and International Maritime Council “ (BİMCO) bünyesindedir. Endeksin son yıllardaki durumu karşılaştırıldığında tablo (39) düşüş eğilimi dikkat çekmektedir.¹⁸⁰

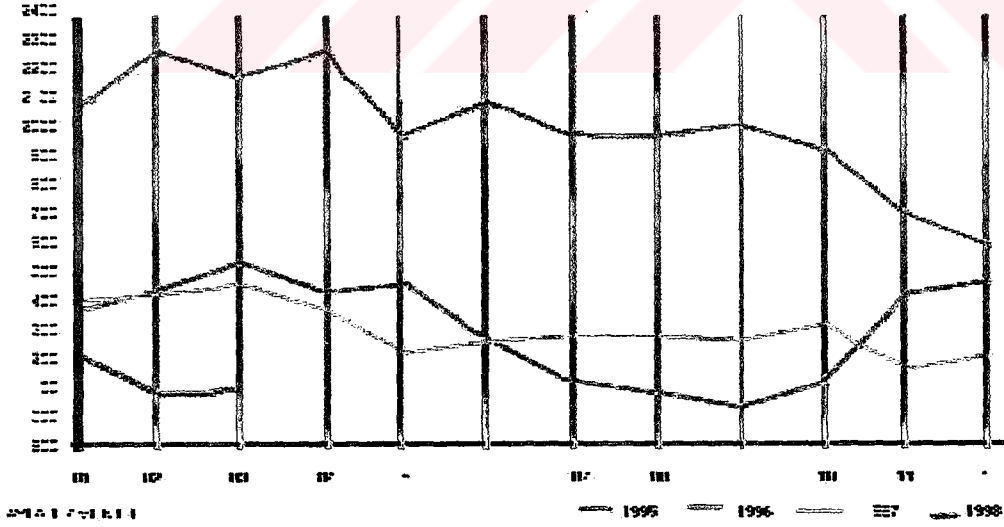
TABLO : 38

1985'den günümüze kadar gösterdiği eğilim



TABLO : 39

Endeksin düşüş eğilimi



Navlun fiyatlarının düşmesine neden olan etkenler şöyle özetleyebiliriz ¹⁸¹

- Uzak doğu ülkeleri 1985 yılından beri üste kapalı başlayan bir ekonomik bunalım yaşamaktadırlar Bunun sonucunda bu ülkelerin ithalatları göreceli olarak azalmıştır.
- Diğer taraftan Güney Doğu Asya ülkelerinde aynı dönem de başlayan ve 1997 yılında açığı çakın malı bunalım yüksek oranlı devalüasyonların yapılmasına neden olmuştur. Bölge ülkelerinde ekonomik büyüme durmuş, kredi limitleri donmuş, devalüasyonlarla ithalat pahalı hale gelmiş ülkelerin satın alma gücü azalmış ve taşınmazlar düşmüştür.
- Avrupa Topluluğunun gümrük birliğini gerçekleştirmesiyle bu ülkeler bir ölçüde kendilerine yeterli hale gelmişler ve taşıma talepleri azalmıştır. Ayrıca Kuzey Denizi petrol üretiminin artışı da bu ülkelerin Orta Doğudan taşıma taleplerini düşürmüştür.
- Dünya taşıma talebinde böylesine bir düşüş yaşanırken deniz taşımacılığı multi model konteynır ve özel donanımlı gemilere yönelmesiyle Japonya ve Güney Kore bu tip modern ve büyük tonajlı tekneler yaparak hizmet arzını yükselmişlerdir. Bunun etkisiyle işsizlik süratle büyümüş şirketler faaliyetlerini sürdürebilmek için navlun fiyatlarını beklenenin üzerinde düşürmüşlerdir.

Dünya denizciliğinde yaşanan navlun krizi; dünya navlun piyasasının aşağıya çekerken bu navlun düşüşü aynı anda Türk denizciliğine de yansımakta ; kendi içinde de taşımacılıkta meydana gelen düşük navlun, hatta işsizlik ve navlunsuzluk sonucu oluşan zararlar ve maddi

¹⁸¹ Deniz Ticaret Dergisi Mart 1998 S:48

imkansızlıklar ; hemen gemi sanayinde tamir ve bakım konusunda talep düşüklüğü ; gemi fiyatlarında düşen navlundan kaynaklanana fiyat düşmeleri nedeniyle yeni gemi inşa taleplerinde azalma, taşıma ve sanayiye verilen hizmetlere olan talep azalması bütün bankalarla ilgili olarak hizmet, sanayi, fason, taşeron kuruluşlarında direkt ve endirekt büyük ölçekli istihdam kayıpları ve işsizlik sonuçlarını süratle ortaya çıkarmaktadır.¹⁸²

Türk Denizliliğinin özellikle son 10 yılda gerek taşıma filosunun gelişmesi , gerekse gemi inşa sanayi ve sektöre dönük hizmet veren kuruluşlarda oluşturulan hizmet çeşitlendirilmesi ve kalitesinde sağlanan olumlu gelişmeler özellikle son iki yılda Dünya denizciliğinde yaşanan navlun krizinin uzamış olması nedeniyle önemli oranda sekteye uğramıştır.

10.1 YAŞANAN PROBLEMLER

- Geçiş döneminde sektörün Türk Bankalarında aldığı kredilerdeki maliyet ve vade sorunu :

Sektörün dış bankalardan mevcut filonun oluşturulması için kullanmış olduğu ve hala da devam ettirmeye çalıştığı kredi faizi ve ana para taksitleri geri ödemelerin de şimdiye kadar aksaklık yaratılmamıştır. Dolayısıyla Türk Denizcilik sektörünün dış finansman pazarında kredibilitesi hala yüksektir ancak navlun krizi nedeniyle geçtiğimiz yıl kredi ve ana para geri ödemeleri için bankalardan sağlanan köprü işletme kredileriyle sürdürülebilmiştir.

Fakat kriz uzayınca hem köprü iç kredi bulabilme imkanı ortadan kalkmış hem de pahalı ve kısa vadeli olan bu kredilerin oluşturdukları anormal finansman yükü işletmeleri elindeki gemileri elinden çıkarma noktasına getirmiştir.

¹⁸² Deniz sektörü raporu 1997 S:170

Diğer taraftan döviz işletme kredisi kullanabilmek için yapılan döviz taahhütleri navlun krizi nedeniyle kapatılamamaktadır.¹⁸³

- Navlun piyasalarındaki düşüşün psikolojik tesirinde kalan Türk bankalarının sektöre bakışında ve değerlendirmelerindeki olumsuzluklar :

Batı bankacılığında kredi değerliliğinin belirlenmesi daha ziyade proje bazında ve geleceğe dönük olarak yapılmaktadır. Sektördeki potansiyele ve kredi müşterisinin projesinin orta ve uygun vadede geri ödemeyi sağlayıp sağlamayacağına bakmaktadır. Bilgisayar ortamında geliştirilen bilanço analizi erken uyarı sistemiyle sektörlerin gidişi sağlıklı bir biçimde izlenmekte ve firmaların durumu kendi sektörlerinin ortalamasına göre belirlenmektedir.¹⁸⁴

Yabancı bankalar sektöründeki navlun krizi Türk bankaları gibi spontane ve çok kısa vadeli değerlendirmekte soruna daha uzun vadeli bakmaktadırlar.

Genelde Türk bankacılığı sektörleri ve kredi müşterilerini geçmişteki birikimlerine ve bu günkü durumuna göre değerlendirmektedir. Erken uyarı sistemi sağlık çalışmadığından faiz ödemelerinde aksamalar başladığından kredi sözleşmelerini kat etmekte ve kredinin tamamının geri ödenmesini isteyebilmektedir. Bu da sektörde tahribata yol açmaktadır. Baltık endeksinin düştüğü ve bir navlun krizinin yaşandığı yolunda haberlerin yoğunlaştığı 1997 yılı başlarında Türk bankaları psikolojik olarak etkilenmiş ve aşırı kötümser bir tepki göstermişlerdir.

¹⁸³ Deniz Ticareti Turkish Shipping Worl Şubat 1998 S: 13

¹⁸⁴ S:14

Halbuki endeksin düşüşü 1995 yılında başlamıştır Bu durumda sektörün potansiyelinin ve gelecekteki beklentilerinin Türk bankalarına gerçekçi biçimde iletilmesi , sistemin ikna edilmesi ve kredi politikalarının yeniden iyimser bir temele oturtulması gerekir. Bu amaçla Türk Eximbank ve ihracatı finanse eden diğer kurumlar Denizcilik sektörünün armatörlük ve işletmecilik dahil tüm döviz kazandırıcı işlemlerini ilgi ve görev alanları içinde mutlaka etmelidir.

- Deniz taşımacılığında yük hacminin daralması navlun piyasasında mevcut olan durgunluğu daha da arttırmıştır 1995 yılında 1800 1996 yılında 1350 civarında olan ortalama endeksin 1997’de 1300’e düşmesine yol açmıştır. Bugünün itibarıyla endeks 940 civarında seyretmektedir. Bu yüzden maliyetlerdeki artışın navlunlara yansıtılması mümkün olamamıştır. Bu durum karşısında gerek 2581 sayılı “Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşaat tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanun “ kapsamında gerekse teşvik belgeleri kapsamında ithal edilen gemiler için ve kısa vadeli işletme finansmanı için kullanılan Türk Lirası veya Döviz kredilerini ertelenmesi ihtiyacı hasıl olmuştur.¹⁸⁵

¹⁸⁵ Deniz Ticareti Turkish Shipping Worl Şubat - 1998 S: 13

11 SONUÇ

Üç tarafı denizlerle çevrili ve 8333 km sahil şeridi olan Türkiye nin iki kıtayı birbirine bağlayan coğrafi konumu Türk ekonomisinin dışa açılma ve dünya ekonomisiyle bütünleşme trendi, dış ticaretimizin gelişme potansiyeli gibi hususlar dikkate alındığında denizcilik sektörümüzün ülkemizin ekonomik hedeflerin gerçekleşmesinde önemli bir rol oynadığı görülmektedir.

Bugün 700 milyar DWT'a ulaşan dünya deniz filosu içinde henüz büyüme aşamasında olan deniz ticaret filomuz yaklaşık 11 milyon DWT ile dünya deniz filosu sıralaması içerisinde 17sırada yer almaktadır. Gerek filo yenileme ihtiyacı gerek toplu taşımacılık anlayışının yayılması gerekse dünya ticaretindeki değişimlerin sonucu ortaya çıkan gemi tipleri ile çağdaş teknoloji kullanarak işletme verimini arttıran yeni dizaynlar gemi inşa talebini artırmaktadır. Diğer taraftan denizde can ve mal güvenliğinin sağlanmasını ve çevre koruma gereksinimlerinin uygulanmasını zorunlu kılan uluslararası kural ve konvansiyonlar artan bir hızla yürürlüğe girmektedir. Bunun sonucu olarak gemilerin yenilenmesi zorunlu olmaktadır. Filomuzun 19-20 olan yaş ortalaması dünya ortalaması olan 17'nin üzerindedir.

Bu itibarla, ülke ihtiyaçlarına ve dünya piyasasında gelişen talibe uygun olarak iyi bir planlama ve organizasyonla daha genç ve daha dinamik bir filoya kavuşmamız elzemdir. Kendi ithalat ve ihracat taşımacılığımızın bile ancak %39-40 ını yapabildiğimiz ve her yıl yabancı bayraklı gemilere yaklaşık 2 milyon dolar ödediğimiz göz önüne alındığında bu ihtiyaç daha da belirginleşmektedir. 2000 yılına kadar deniz ticaret filomuzun taşıma kapasitesinin 15 milyon DWT yükseltilmesi filo yaş ortalaması 10' a çekilmesi gerekir.

Deniz yolu ile taşımacılık faaliyetlerinde önemli bir yer kaplayan mevcut limanlarımızın alt yapısının ihtiyacı karşılayacak biçimde geliştirilmesi ve modernleştirilmesi ve konteynır taşımacılığına hizmet verir hale getirilmesi gerekli görülmektedir.

Denizyolu ile dünyada 45 milyar ton yük yer değiştirmektedir. Bu yer değişikliği dünyada mevcut yaklaşık 700 milyon DWT' lük dünya deniz ticaret filosu ile sağlanmaktadır. Artan dünya dış ticaret hacmi ulaştırma sektörünün ve bu ye bu sektör içinde denizyolu taşımacılığının önemini arttırmaktadır.

1994 yılında dış ticaret yüklerinde Türk bayraklı gemilerin aldığı pay % 495 iken bu oran 1995 yılında 418 olmuş önceden verilmekte olan navlun primlerinin 10 Ocak 1995 tarihidен itibaren yürürlükten kaldırılmasına bağlanmaktadır 1996bu oran 391, 1997 ise 292 gerçekleşmişlerdir.

Deniz ticaret filosu; ticari malların çeşitliliklerin yüzünden farklı tip ve tonajlarda gemilerden oluşmaktadır. Deniz Ticaret filosunun verimli çalıştırılması sonucu bu gelişmeden ülkenin dış ticareti, limanları , gemi sanayi acenteleri, sigorta ve bankacılık gibi sektörleri de yararlanır. Bu yüzden deniz taşımacılığı geliştirmekte olan ülkelerin ekonomilerine doğrudan katkıda bulunur ve denizciliğin gelişmesiyle stratejik başarılar gibi pek çok fırsatlar ve istihdam sağlanır.

Türk deniz ticaret filosunun bazı malları taşınmasında çok az pay almasının değişik nedenleri olabilmektedir Bunlar ;

- Herhangi bir mal grubunun taşımaya elverişli gemi bulunmaması ya da yetersiz sayıda olması
- Ticarete etkin olan yabancı şirketin taşımacılığı üstlenmesi
- Rakip bayrak gemilerinin maliyet ve benzeri avantajı yaradır

Diğer yandan gerek ithalat ve gerekse ihracatta konteynır yüklerinin taşınmasında % 2'ler seviyesinde pay alınması filo içerisindeki konteynır gemilerinin yok denecek kadar az almasındandır. Dolayısıyla dünyada geleceğin taşıma sistemi olarak öne çıkan konteynır taşımacılığı ülkemizden en zayıf olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye ticaretinin daha çok Avrupa ülkeleri ile olması nedeniyle Türk bayraklı gemilere en çok bu ülkelerin limanlarına sefer yapmaktadır. Her ne kadar Türkiye Paris Memorandumu olarak bilinen Liman Devleti kontrolü sözleşmesine katılmamışsa da diğer ülkelerin gemileri gibi Türk bayraklı gemilerde Avrupa limanlarında denetime tabi tutulmaktadır. 1992-93-94 yıllarında denetime tabi tutulan Türk bayraklı 623 geminin önemli bir kısmı seferden alıkonulmuştur. Bu durum denizcilikle ilgili ulusal mevzuatların uluslararası mevzuatlarda uyum içinde olması gerektiğini vurgulamaktadır.

Ülkelerin dışı açılan kapıları olan limanlar deniz ticaretinin başladığı ve bittiği noktalar olarak büyük önem arz etmektedirler. Çağdaş limanların temel prensibi sektörün ihtiyaç duyduğu tüm hizmetleri en etkin en süratli en güvenli ve en ucuz bir şekilde verebilmektir. Ülkemizde ise büyüyen ve üretimi çeşitlenen ekonomi karşısında limanlarımız yapısal yetersizlikle karşı karşıya kalmışlardır.

Yük boyutlarında büyüme ve ağırlaşma olmuş gemi tirajı artmıştır Limanlarımızın bazıları kentsel yerleşim alanların içinde kalmıştır. Liman yatırımları ile kentsel gelişme ve yargı kullanım arasındaki ilişkiler göz önünde bulundurulmalıdır.

Transit hizmeti sunun limanlarımızda elleçleme hızının düşüklüğü, liman ücreti rekabetini etkilemektedir.

Limanlarımızda ulusal ihtiyaçlar kadar evre ülkelerin hizmet gereksinimlerinin de karşılanması gerekir Türkiye’de taşımalara ada yok olabilecek bir liman endüstrisi oluşturmak gerekmektedir.

Ayakta kalabilmek ve gelişmek için limanlarımızın Avrupa ile Ortadoğu ve Karadeniz lkeleri arasındaki ticarete stratejik konumun doğurduğu taşıma potansiyelini iyi değerlendirmek ve limanlarda gerekli alt ve st yapı eksiklerini bir an önce tamamlamak zorundadır.

İhtisaslaşmış ve büyük hacimli gemilerin limanda kalış süreleri kısaltıkça, gemi ve yükü ile bilgilerin karmaşık ve zaman alıcı klasik sistemlerle işlenmesi imkansız hale gelmiştir.

Deniz yolu karayolu ve demiryolu taşıma modlarının birleştiği limanlarda gemi acenteleri yk sahipleri gümrük birimleri, liman işletmecileri gibi birbirinden bağımsız olarak çalışan kuruluşlar arasındaki bilgi iletişiminde yaşanan güçlükler ulaştırma sisteminde de süreksizlikleri meydana getirmekte ve bunun sonucu olarak ihracat ve ithalat yüklerinin gerekli yere liman sahalarında beklemesine neden olmaktadır.

Ülkemiz limanları genelde konvansiyonel gemilere hizmet verecek şekilde yapılanmışlardır Serbest piyasa ekonomisine yönelen ülkemizde bu gün özellikle kamuya ait limanlardaki mevcut eksikli ve aksaklığın bir an önce giderilmesi gerekir.

Deniz ticareti ve teknolojisini alanında önemli gelişmeler giderek artan bir oranda daha az fakat daha nitelikli ve denizlerden kirletilmesine engel olunması modern tekniklerle donatılan gemilerin işletilebilmesi Denizde can güvenliği (SULAS) Denizlerin kirletilmesinin nlenmesi (MARPOL) Gemi

adamlarının Eğitimi (STCW) gibi Uluslararası konvansiyonlar denizcilik eğitiminin ağdaş bir standardizasyonuna kavuşturulması gereğini ortaya koymaktadır.

Dünyanın bütün gelişmiş ölkeleri özellikle Avrupa Birliği ölkeleri İMO'nun belirlemiş olduğu standartlara ulaşmak amacıyla önlem almışlardır Dünya deniz ticaretinde katılabilmek için İMO standartlarına ulaşmak gerekmektedir.

Uygarlık tarihine bir göz attığımızda suya ve denizlere hakim olan ölkelerin ekonomik yönden çok büyük güç kazandıklarını görmekteyiz. Dünyamızdaki ölkeler için lokomotif görevi yapan temel sektörlerden biri denizcilik sektörümüz; ve sağladığı girdiler açısından büyük önem arz etmektedir. Ülkemiz Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarını birleştiren ve uluslararası deniz ulaşım yollarının üzerinde bulunmaktadır. Bu nedenle Deniz Ticaret Filomuz ve Gemin İnşa Sanayimiz geliştirilmek ve güçlendirilmeli böylece ulusal ve uluslararası taşımacılık alanın payımız artırılmalıdır.

Denizcilik tümöyle uluslararası ve hizmet ağırlıklı bir ekonomik faaliyettir. Bu faaliyetlerden beklenen faydanın sağlanması için, nicelik ve nitelik açısından yeterli etkin hızlı ve ağdaş bir hizmet anlayışı ile uluslararası siyasi ekonomik ve ticari konjonktörlere uyul sağlayabilmek gerekmektedir Bu ise etkin bir koordinasyon , zamanında doğru karar verebilme ve uygulama mekanizmaları içeren ulusal bir denizcilik politikası izlenmesi Türk deniz taşımacılığını hak ettiği seviyeye getirecektir.

Ülkemizin ekonomik gelişmesi bakımından denizciliğe önem vermek durumundayız ve buna mecburuz Nitekim Ulu Önder Atatürk “ denizciliği Türkün Büyük Milli Ülkesi Olarak Düşünmeli ve Onu Kısa Zamanda

**Başarmalıyız “ diyerek Türk Milletine yol göstermiş ve hedef belirlemiştir.
Bu hedefe ulaşmakta konuyla ilgili birimlerin öncelikli hedefi olmuştur.**



2 ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Ülkenizde deniz ticaretinin geliştirilmesi için alınması gerekli tedbirler ekonomik hedeflerin ışığında yeniden belirlenmelidir. Deniz sektörü ulusal ekonomik ayrılmaz bir parçası olduğu gibi bünyesinde limancılık alt sektör ve fonksiyonlardan oluşan entegre bir sistemdir. Bu nedenle alınacak tedbirlerin bütün bu yan ve alt sektörlerle uyumlu ve koordineli biçimde planlanması ve birlikte yürütülmesi gerekmektedir.

Bu alandaki temel hedefler şunlar olmalıdır.

- Uluslararası ilgi ve çıkarların alabildiğine çalıştığı ülkemiz ekonomisinin can damarı haline gelen denizciliğimiz sorunlarının çözümü için, yeri kurulan Denizcilik Müsteşarlığının en kısa zamanda “Denizcilik Bakanlığı” statüsü ile denizciliğimize sahip çıkması zorunlu görülmektedir.
- Denizcilikte ileri ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de özellikle büyük sahil şehirlerinde “ Deniz İhtisas Mahkemelerinin “ kurulmasına acil ihtiyaç vardır.
- Ülkemiz yeni ekonomik ve hukuki gelişmeler içinde günümüzde dünya ticaret ayının merkezi, hatta doğu ve batı arasında bütün taşıma modlarının birleşip transferlerinin gerçekleşebileceği güvenilir bir köprü pozisyonuna girmektedir. Bu süreç İstanbul’un Londra - New York gibi bir tahmin merkezi olması konusunda çalışmalar en kısa zamanda başlatılmalıdır.
- Ülke ve sektör menfaatlerinin tam anlamıyla korunabilmesi için dünya denizciliğine eşit rekabet koşullarında iştirak şartlarının oluşturulması

gereklidir. Bu ön şartın temini amacıyla “Türk Uluslararası Gemi Sicili'nin “ oluşturulması çalışmalarına bir an önce başlanmalıdır.

- Liman Devleti Kontrolüyle ilgili çözüm önerilerini iki bölümde incelememiz gerekmektedir Yabancı ülkelerde Liman Devleti Kontrolüne tabi tutularak denetlenen ve kusurlu bulunan Türk bayraklı gemilerin yabancı limanlarda denetim eksiklikleri nedeniyle tutulmalarını önlemek amacıyla meslek mensuplarını bilgilendirilmeli ve gerekirse ikaz edilmelidir.

Bütün gemi sahipleri, kaptanlarımız ve enspektörlerimizle daha yakından ilgilenerek,seyre kalkan gemilerimizin uluslararası emniyet kaideleriyle tam uyum içinde olduklarından emin olmalıdır.

Diğer bir hususta ülkemiz Paris Memerandumuna dahil olmadığı için Türk limanlarında kusurlu bulunan yabancı bayraklı gemilerin kusurlu gemiler istatistiklerine girmeleri sağlanamamaktadır. Bu nedenle Akdeniz ülkeleri Liman Devleti çalışmalarına katılıp etkin bir uygulamaya bir an önce başlanılmalıdır.

- Türk Deniz Ticaret Filomuzun Modernizasyonu ve geliştirilmesi için Finans + Teknoloji büyük ihtiyaç vardır Bu ihtiyacımız Finans+Teknoloji yönünden güçlü ülkelerin (Japonya İsveç Norveç, Tayvan, Güney Kore vb) uluslararası bankalar ile armatörlerimizin müşterek kurucularla “International Maritime Consursium Bank” modeli hayata geçirilmelidir.
- Türk Deniz Ticaret Hukukumuzu günün koşullarına ve uluslararası antlaşmalara göre düzenleyerek uluslararası uyum sağlanmalıdır.

- Deniz Ticaret Filomuz yeterince güçleninceye ve modern gemilerle tevhiz edilip güçlü yabancı filolarla rekabet edecek seviyeye gelinceye kadar desteklenmesi gerekmektedir. Filonun gelişmesini sadece armatüre yüklemek yeterli değildir. Bu hususta denizden faydalanan herkesin ithalatçı ihracatçı ve sanayicilerimizin katkıda bulunması gerekmektedir.
- Deniz sektörüne verilen teşviklerde kredi faizlerinin daha makul bir orana indirilmesi geri ödeme sürelerinin uzatılması ve gemi ithalinde uygulanan kısıtlamaların kaldırılması gerekmektedir. Ayrıca Tuzla Gemi İnşa Sanayi Bölgesi serbest Bölge Statüsüne dönüştürülmelidir. Neticede deniz taşıtlarının onarımı ve inşası her türle vergiden muaf olacaktır ve gemi işletmelerinin maliyet açısından alış Pazar rekabet imkanları artacaktır.
- Rıhtım resmi Uygulaması Ro-Ro Taşımacılığında olduğu gibi tüm deniz taşımalarında kaldırılmalı ve mevcut haksız rekabet ortamının düzeltilmesi gerekmektedir.
- Sigorta şirketlerinin mukarebesine dair 7395 sayılı yasanın günümüz koşullarına uyacak şekilde değiştirilmesi ve özellikle Türk bayraklı gemilerin yurt dışındaki sigorta şirketlerine doğrudan sigortalanabilmelerine imkan sağlamalıdır.
- Milli sigorta şirketlerimizin dış rekabete açılmalarının sağlanması ve bu surette sefer maliyetlerinde önemli bir gider unsuru olan sigorta primleri ödemelerinin dünyadaki makul düzeye indirilmesi sağlanacaktır.
- İhraç mallarımızın taşınmasında ihracatçıya ödenmekte olan uzak -yol priminin armatöre de verilmesi gerekmektedir.

- Deniz Ticaret Sektörü Katma Değer Vergisi tahsilatı yapmayan, buna karşılık katma değer vergisi ödeyen bir sektör durumundadır. Sektöre bu uygulama büyük mali külfet yüklediği gibi bir belirsizlik ortamından yaratmıştır Bu konuda düzenlemeler yapılmalıdır.
- İşletme sübvansiyonları ve araştırma yardımları niteliğinde yardımların verilmesi için çalışmalar yapılmalıdır.
- Ülkemiz ithal -ihraç yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınması ve bunun sağlanması için ithalatının FOB ihracatın olanakları elverdiğince CIF esasına göre yapılmasının milli bir politika olarak benimsenmesi , özellikle KİT ve resmi kuruluşlarımızın bu hususta titizlik göstermesi gerekmektedir.
- Limanlarımızın mevcut durumunu ili konteynır taşımacılığına uyum sağlayacak iyileştirmelerin yapılması.
Çağdaş kriterlere dayanarak en uygun noktalarda yeni terminallerin planlanması ve gerçekleştirilmesi.

Limanların geri saha bağlantılarının yük akışına darboğaz yaratmayacak şekilde düzenlenmesi.

Özellikle konteynır terminalleri ile entegre çalışabilecek yeterli kapasitede kara terminallerinin kurulması.

Limanlarda kullanılan techicaztların kapasite ve karakteristik olarak yeterli düzeye getirilmesi.

Limanlarla ilgili alınacak yatırım kararlarının zamanında gerçekleştirebilmesi için gerek iç gerekse dış finans kaynaklarının hızla kanallara edilmesinin sağlanması.

Limanlar re organize edilerek çok başlılıktan kurtarılmalı yetki ve sorumluluklar açısından tek çatı altında toplanmalıdır.

Dünyadaki gelişmeler paralel olarak özellikle Türkiye gerçeklerine ve limanların Türk ekonomisine olan etkileri dikkate alınarak limanların etkinlik ve verimliliklerinin artırılması amacıyla yönelik olarak çeşitli yöntemlerin yanı sıra özelleştirme ve/veya özelleştirme modellerinin de araştırılarak Türkiye gerçeklerine uygun çözümler tespit edilmeli ve uygulamaya konulmalıdır.

Liman tarifleri taşımacılık sistemlerinde meydana gelen değişimler nedeniyle hizmet çeşitlerinin çoğalması sonucu ortaya çıkan sorunların çözümünü sağlayacak ve bölgesel bazda rekabet edebilecek şekilde maliyete dayalı olarak günün koşullarına göre yeniden düzenlenmelidir.

Limanlara kaliteye elemanlar temin edilmeli dünya limanlarıyla bağlantılı bilgisayar ağı gerçekleştirilebilmeli modern yük elleçleme teçhizatı ve deniz vasıtaları yeterli düzeye getirilmeli limanlarda ithal ve ihraç endüstrilerine asli ve lojistik destek sağlayacak birimle bulundurulmalıdır.

Limanlarımızda halen uygulanmakta olan Gümrük mevzuatı basitleştirilerek bilhassa konteynır taşımacılığına engel teşkil eden maddeleri ortadan kaldırmak sureti ile günün koşullarına cevap verecek şekilde yeniden düzenlenmelidir.

Uluslararası 1972 Konteynır Konvansiyonuna rağmen kaybetmeden taraf olunmalıdır Liman tüzük ve yönetmelikleri yeniden düzenlenmelidir. Kıyılarda yer alan kara tesislerinin denizlere getirdiği yoğun kirliliğin yanı sıra coğrafi konumu nedeniyle yoğun bir deniz trafiğine maruz kalan ülkemiz bu trafik nedeniyle gemi ve diğer deniz araçlarından atılan sıvı ve katı atıklar vasıtasıyla kirlenmektedir İnsanlarımızın sağlığına ve Türkiye ekonomisine büyük zarar veren kirliliğin önlenmesi için yasal idari ve teknik tedbirlerin bir sistem dahilinde iveri olarak yürürlüğe konulması gerekmektedir. Diğer taraftan denizin kirletilmemesini sağlayabilecek yaptırım gücü ile destekli etkin denetim ve kontrol hizmetlerinin sağlanması gerekir. Ayrıcı gemilerin normal işlemlerinden kaynaklanan çeşitli atıkları toplayan kabul tesislerinin kurulması ve işletilmesinin ve kaza durumunda olayla mücadelede kullanılacak ekipmanların tesis edilmesi. Öte yandan kirlenme durumunda olaya daha etkili ve çabuk müdahale etmeyi sağlamak amacıyla lokal ve bölgesel acil müdahale planlarının hazırlanarak en etkili şekilde tek otorite ile harekete geçirilmesi sağlanmalıdır.

- Deniz taşımacılık sektörü ticari açıdan olduğu kadar eğitim açısından da uluslararası kurallara bağlıdır. Bu nedenle denizciliğimizde başarılı olmak için insan kaynağına önem verilmelidir. Bu nedenle denizci eğitiminin 1978 STCU konvansiyonuna uygun hale getirilmelidir.

Eğitim konusu yeniden ele alınmalı gerek gemi gerekse kara personelinin eğitiminde çağdaş yöntemler ve gelişmeler yakından izlenerek uluslararası kurallara uyum sağlayacak modern işletmecilik bilgi ve becerilerine sahip bir kadro yetiştirilmelidir. Denizcilik istihdam alanı genişletilmelidir.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

1. AKTEN Necmettin ve ALBAYRAK M Ali Deniz Taşımacılığı Kılavuzu , İstanbul 1988
2. AKKAYA Muzaffer “Deniz Taşımacılığının Dış Ticaretimizde Rolü “ Dış Ticaret ve Ulaştırma Semineri , Dış Ticaret Derneği İstanbul 18 Temmuz 1986
3. ADAL Zeki Ders Notları İÜ İşletme İktisadi Enstitüsü Deniz İşletmeciliği İhtisas Programı İstanbul 1990
4. ALTUĞ Osman Deniz Taşıt İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyetlerin Yönetim Yönünden İncelenmesi İstanbul Matbaası İstanbul 1974
5. AKDOĞAN Refik Ticaret Gemileri Gemiciliği Günlük Ticaret Gazetesi tesisleri Matbaası , İstanbul 1974
6. Alberto Patrick M Sea Transport Operations and Economics Thomas Reed Publicitions Ltd London 1980
7. BABAOĞLU Ömür Sigortacılığa Giriş Is Üniversitesi Yayınları 1989
8. BARDA Süleyman Munakale Ekonomisi İÜ İktisat Fakültesi Yayını No 154 Akgün Matbaası İstanbul 1964
9. BRAND , Alan E Economics of Shipping Pructice and Management 2nd Ed, Chapman and Hall Ltd London 1988

10. BRAND, Alan E The Element of Shipping, Chapman and Hall, Ltd
London ,1970
11. CHRZANOWSKI Ignacy , An Introduction ta Shipping Economics,
Fairplay Publications Limitet London 1985
12. GOSGROVE Carol, Shiping and Trade Developement, United Kingdom
Agengy, London July 1985
13. ÇAKICI Latif Taşıma kapları ile Zincirleme Taşımacılık Üniversite
Matbaası Ankara 1978
14. DUNCAN Robert, what is the right organisationsitructure “
Organisational Dynacims, Winter 1979
15. DB Deniz Nakliyat TAŞ deniz Ticareti Bilgileri ve DB Deniz Nakliyatı
TAŞ İstanbul 1976
16. DAFT Ricard L And Ricard M Steerts, Organisations, A Mcro/ Macro
Apporach Scott , Foroesman and Company Gleview, IL 1986
17. ERGÜN İsmet Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü
Hacettepe Üniversitesi İİBF Yayın No 10 Ankara 1985
18. ERÖZTÜRK S EROL Deniz Taşımacılığında Acentacılığa başlarken DB
Deniz Nakliyat TAŞ Yayını İstanbul 1985
19. FAYOL Henry General and Industrial Management Pitman Publishing ,
London 1972

- 20.FRANKEL Ernst G Management and Operations of American Shipping,
Auburn House Publisihing Co Boston 1982
- 21.GÜNGÜLER G Ve SDEMİRDÖGEN, Deniz Yük Taşımacılığı
Uluslararası Endüstri ve Ticaret bankası , Sektör İncelemeleri No1,
İstanbul Temmuz 1982
- 22.GREONENDİJK , J “ Differences Between the Liner and Bulk Tracles”
Trade and Shipping Policy Issues for World Business Report and 3rd ICC
İnternational Shipping Conference, İnternational Chamber of Commerce
Paris , 1980
- 23.GREGSON,S Und F LİVESY , Management and the Organisation ,
William Heinemeann ltd London 1984
- 24.HELMS, Herman C “ Tne next Years in Shipping” trade and Shipping
Policy Issues for World Business Report on the 3rd ICC International
Shipping Congerence International Chamber of Commerce Paris 1980
- 25.KIZILDEMİR Orhan “Dünden Bugüne Ticaret Denizciliği” Deniz
Ticareti İstanbul deniz Ticaret Odası Yayını Mart-Nisan 1985 Yıl 2 Sayı
6
- 26.KOÇEL Tamer İşletme Yöneticiliği Yönetici Geliştirme Organizasyonu,
Davranış İÜ İşletme İktisadi Enstitüsü Yayını İstanbul 1984
- 27.KENDER Regan Deniz Ticaret Hukuku 4Baskı Filiz Kitapevi İstanbul
1988

- 28.KİM CK , An innovation In Liner Shepping: the Roud- The World Service as a Global Strategy Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Beremen 1987
- 29.LAVKAN A , Deniz Ulaştırma Ekonomisi Denizcilik Yüksek Okulu ve Eğitimi Merkezi Komutanlığı Başkanlığı yayını Tuzla - İstanbul 1984
- 30.NERSESİAN, Rol L Ships and Shipping an Comprehasive Guide
- 31.PEKDEMİR M Işıl Deniz Yolu Yük Taşımacılığı ve Yönetim Organizasyon İÜ İşletme Fakültesi Yayını No 251 İstanbul 1991
- 32.PAMUKOĞLU s Zeki Türk Deniz Taşımacılığı İstanbul 1982
- 33.PACKARD , William V Sade ana Purchase, Fairplay Publications Ltd London 1981
- 34.SÖNMEZ HİLMİ “ Denizciliğimizin Bugünkü Durumu ve Geliştirilmesi ve Geliştirilmesi Yönünde Öneriler” TC Ulaştırma Bakanlığı 8Ulaştırma Şurası, Ankara , 17-19 mayıs 1987
- 35.TC Devlet Planlama Teşkilatı 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı Denizcilik Bankası TAO Genel Müdürlüğü Yayın no 1884 Ankara 1982
- 36.TC DzKK “Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri Sonuç Raporu “ Altınova / Yalova 15-16 Mayıs 1997
- 37.TC Devlet Planlama Teşkilatı “ Deniz Ulaştırması ve Limanlar Özel İhtisas Komisyonu Raporu “ İstanbul Kasım 1986

- 38.T:C: Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Ulaştırma Özel Komisyonu Deniz Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu Mayıs 1996
Ankara
- 39.TEBİAT, Yeni Ekonomik Politikalar Karşısında Ulaştırma Sektörünün Sorunları Ekonomi Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkezi Yayını
İstanbul 1985
- 40.TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Ulusal Denizcilik Şurası Eylül 1997 Ankara
- 41.TCDDY İşletmesi Derinci Liman Hizmetleri Tarifesi Ankara 1995
- 42.TARHAN Kemal “ Deniz Sektöründe Eğitim ve Uygulama İşbirliği II Deniz Sektörü Raporu Sempozyumu “ TC Ulaştırma Bakanlığı İstanbul ve Marmara , Ege, Akdeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası 8-9 Temmuz 1987
- 43.TARAKÇIOĞLU Yavuz “ Ortaçağ Deniz Ticareti ve Armatörler “ Deniz Ticaret Odası Yayın İstanbul Kasım - Aralık 1984
- 44.Doç Tekin Nihat TC Ulaştırma Bakanlığı 8 Ulaştırma Şurası 17-19 Mart 1987 Ankara
- 45.TOSUN Kemal İşletme Yönetimi Savaş Yayınları No3 Ankara Mayıs 1982
- 46.TURK LOYDU , Gemi Sicil kitabı , Tophane / İstanbul 1997
- 47.İstanbul ve Marmara , Ege , Akdeniz , Karadeniz Bölgeleri
- 48.DENİZ TİCARET ODASI Deniz Sektörü Raporu 1995 İstanbul - 1996

49.İstanbul ve Marmara, Ege , Akdeniz , Karadeniz Bölgeleri

DENİZ TİCARET ODASI Deniz Sektörü Raporu 1996 İstanbul - 1997

50.İstanbul ve Marmara, Ege , Akdeniz , Karadeniz Bölgeleri

DENİZ TİCARET ODASI Deniz Sektörü Raporu 1997 İstanbul – 1998



MAKALELER

1. ALKAN Kamil, Türkiye'nin Deniz Yoluyla Taşınan dış Ticaret Yükleri ,
Deniz Ticareti Dergisi Eylül - 1996
2. ESİN Cengiz, Devlet Teşvikleri Devam Etmelidir, Deniz Ticareti Dergisi
Ekim - 1996
3. ÖZEN Sadettin Sektörel Planlama Modeli
Deniz ticaret Dergisi Kasım - 1996
4. 4 POYANLI Nur, Liman Devleti Kontrolü
Deniz Ticareti Dergisi Aralık - 1996
5. DTO' dan 1997 için 12 Hedef
Deniz Ticaret Dergisi Ocak - 1997
6. ABAY Gündüz , BİÇEN Esra, Zorunlu Sigorta Alanındaki Gelişmeler
ÖZTÜRK Yılmaz , Düzenli Hat Taşımacılığı
Deniz Ticaret Dergisi Şubat - 1997
7. Tanker Taşımacılığı
Deniz Ticaret Dergisi Mart - 1997
8. Türk Deniz Ticaretinin Filosunun Genel Durumu
Deniz Ticaret Dergisi Mayıs - 1997
9. ISM Kodu ve Denizlililiğinin Yeni Yüzü
Deniz Ticaret Dergisi Haziran - 1997

- 10.ÖZEN Sadettin Türkiye’de Denizcilik Eğitiminin Sorunları Deniz Ticareti Dergisi Ağustos - 1997
- 11.Prof Dr Hızır ÖNSOY Ülkemizde Ulaşım ve Taşımacılık Alternatifleri Deniz Ticareti Dergisi Eylül - 1997
- 12.Doç Dr Mustafa AKSU Yöneticilerin Liderlik Uygulamaları ve Verimlilik Deniz Ticareti Dergisi Ekim - 1997
- 13.“Her Şey Yükün daha Güvenli Taşınması İçin “Deniz Ticaret Dergisi Kasım - 1997
- 14.İsmail Asaoğlu Dökme Yük Gemileri için SULAS’ a Yeni 12 Bölüm Eklendi Deniz Ticaret Dergisi Aralık 1997
- 15.Enerji Türk Limanlarının Önemini Artıracak Deniz Ticaret Dergisi Ocak- 1998
- 16.Cengiz KAPTANOĞLU 15 Milyar Dolarlık Döviz Girdisi Deniz Ticaret Dergisi Şubat - 1998
- 17.Muzaffer AKKAYA 2000 Yılına Doğru Denizcilik Sektörü Deniz Ticaret Dergisi Mart - 1998
- 18.- M. Cansu MANCER 1997 Uluslararası Deniz Ticaret Politikaları Deniz Ticaret Dergisi Nisan1998
- 19.Sami Alıcı I.S.M. ve Sonrası Deniz Ticaret Dergisi Mayıs 1998

Ö Z G E Ç M İ Ő

1959 ADANA doğumlu olan Ahmet HATUNOĞLU ilk, orta ve lise tahsilini babasının mesleği dolayısıyla yurdun çeşitli yerlerinde tamamladıktan sonra Eskişehir Anadolu Üniversitesi İşletme Fakóltesi - İş İdaresi Bölümünden mezun olup İngilizce bilir. Halen Gölcük Tersanesi Komutanlığında çalışmaktadır.