D.E.Ü. İ.İ.B.F. Dergisi
Cilt:12, Sayı:II, 1997, ss:85-100

TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN MAKRO EKONOMİK ANALİZİ

Sadık Özlen BAŞER(*)

ÖZET

Deniz Taşımacılığı Türkiye için 1980'li yıllardan sonra önemi kavranan bir sektör olmuştur. O yıllarda sağlanan teşviklerle, dünya konjonktürünün de uygun olması ile gelişmiş; 1990'lı yıllarda genç endüstri görünümünden kurtulmaya başlamıştır. Fakat bu on yıllık dönemde bile yapısı gereği uluslararası rekabete son derece açık olan deniz taşımacılığında kurumacı politikaların etkisizliği gözlenmiştir.

Türk deniz ticaret filosunun son yirmi yılda büyüyen kapasitesine rağmen eski teknoloji ile üretilen yaşlı gemilerden oluşması nedeniyle çok büyük bir krizle karşılaşması beklenebilir. Kısa dönemde alınması gereken önlem her bir yük grubunu minimum maliyetle taşıyan özel tipteki gemi çeşitlerine yönelmek olacaktır.

GİRİŞ

Dünya üzerindeki kıtaların coğrafik olarak dağılımı incelendiğinde birbirinden denizlerle ayrılmış, adeta okyanuslarca hapsolunmuş büyük adalar şeklinde olduğu görülür. Kıtaların birbirinden büyük denizlerle ayrılması çok çeşitli noktalar arasında doğal ulaşım ağlarının doğmasına sebep olmuştur. Bir bakıma böyle bir ayrım değişik kutuplar arasında ekonomik ilişkilerin gelişmesini sağlamıştır. Günümüzde dünya ticaretinin tonxmil bazında % 99'u, değer cinsinden ise % 80'i denizyolu ile taşınmaktadır (Branch,1988,s.19). Dünya ekonomisi deniz taşımacılığındaki değişimlerden etkilendiğinden dolayı bu sektörün gelişimini yönlendirme çabası içindedir.

Türkiye'deki gelişmeler ise dünyadaki oluşumlardan bazı yönlerden farklılıklar göstermektedir. 1995 yılı içinde dış ticaret yüklerimizin ton bazında %90'ının deniz yolu ile taşınması bu alanda dünya ile paralel bir gelişme izlediğimizi gösterse de; üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde ülke içi yolcu ve yük taşımalarında denizyollarından yeterli şekilde istifade ettiğimiz söylenemez. Kabotaj taşımalarında Türkiye kadar uygun denizleri bulunmayan Almanya, Fransa ve Hollanda çok yüksek maliyetlere katlanarak nehirlerini suni su kanalları ile birleştirirken; Türkiye hiç bir ekstra masraf gerektirmemesine rağmen denizlerini kullanamamaktadır.

I . TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN CUMHURİYETTEN GÜNÜMÜZE EKONOMİK GELİŞİMİ

Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde Türk deniz taşımacılığı sıfır noktasına gelmişti. Yıllarca emperyalist ülkelere verilen imtiyazlar (Kapitilasyonlar dahil) sonucu ticaret filomuz iyice küçülmüştü. Limanlarımız arasında taşıma yapan gemilerin büyük bir çoğunluğunun sahibi Yunanlılardı (Sidal, 987, s.43).

(*)Araş. Gör. D.E.Ü. Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu

Cumhuriyet dönemine girildiğinde Türklere ait 34.902 net tonluk 88 gemi bulunmaktaydı (TDİ,1990,s.128). Bu filonun motorla çalışan kesimi ise 11.024 Groston (GRT) dan ibaretti (Sevimay,1992,s.11). !923 Lozan anlaşması ile yabancılara tanınan kapitülasyon hakkı kaldırılmasına rağmen, Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan filonun yetersiz ve ömrünü doldurmuş gemilerden oluşması nedeniyle 1 Temmuz 1926 tarihinde 815 sayılı kabotaj kanunu kabul edilinceye kadar üç sene yabancıların ülkemiz karasularında deniz taşımacılığı faaliyetlerine izin verilmiştir. Deniz ticaret filomuz 1935'lere gelindiğinde kabotaj uygulamasının etkisi ile 261.072 GRT'ye ulaşmıştı (Kafalı,1971,s.4).

Türkiye Cumhuriyetinin uluslararası sularda taşıma faaliyetlerinde bulunması ise ancak II.Dünya sonrasında gerçekleşebilmiştir.

Türk ticaret filosunun 1960'lı yıllardan günümüze Dead Weight Ton (DWT) bazında gelişimi Tablo 1'de sunulmuştur.

Tablo1- Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (1962-1995)

YILLAR	TOPLAM TONAJ
1962	798.300
1967	773.200
1972	898.100
1978	1.699.900
1981	2.765,000
1982	4.105.996
1983	4.855.370
1984	6.046.863
1985	5.808.158
1986	5.234.772
1987	5.240.765
1988	4.910.229
1989	5.166.930
1990	5.639.689
1991	5.968.109
1992	6.503.705
1993	8.255.182
1994	8.545.455
1995	10.310.811

Kaynaklar:1.(1962,1967 ve 1978 verileri) Hayri R. Sevimay, Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü, (y.y), Ankara, 1992, s.117.

2.(1972 ve 1981 verileri), Pekin Baran, "Dünyada ve Türkiye'de Deniz Taşımacılığının Halihazır Durumu, Sorunları ve Geleceği", Türkiye'nin Milletlerarası Deniz Ulaştırması Sorunları Seminerinde Sunulan Bildiri, İAV yayını, İstanbul, 1982, s.45.

3.(1982-1991 verileri), D.T.O, Deniz Sektörü Raporu 1992, İstanbul, D.T.O yayın no:29, 1992, s.125 ve 144.

4.(1992-1995 verileri) D.T.O, Deniz Sektörü Raporu 1995, İstanbul, D.T.O yayın no:40, 1996, s.178.

Tablonun incelenmesinden de görüleceği üzere Cumhuriyet dönemimde deniz ticaret filomuzun DWT bazında gelişiminde 1982 yılındaki gelişme dikkat çekicidir.1982 yılında filomuzun kapasitesi 1981 yılının yarısı (%48) oranında artmıştır.

1982 yılında filomuzda oluşan bu büyük artışta en büyük etken 21 Ocak 1982 tarih ve 17581 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 12 Ocak 1982 tarih ve 2581 sayılı " Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki" kanundur (Tez,1992,s.84). Kanuna göre yurt dışından satın alınan veya inşa ettirilen gemilerle , yüzer havuzlar dahil yurt içinde inşa ettirilen gemilerle,yüzer havuzlar dahil yurt içinde inşa etirilen,onarılan ve tadilat geçiren her türlü deniz taşıt aracında kullanılan makine, teçhizat ve donanımlarının tedariğinde; önceden ilgili makamların müsaadesi alınmak koşulu ile yapılacak ithalatta her türlü Gümrük Vergisi ve ithalatta alınan diğer vergi ve resimlerden (Damga Resmi dahil) % 100 muafiyet tanınmıştır. Normal makine ve teçhizatın ithalinde uygulanan gümrük muafiyetinde % 15 ile % 20 arasında fon kesintisi uygulanırken, gemi ithal ve inşa yatırımları bu fona da dahil edilmemişlerdir. (Tez, 1992, s.34)

1980'li yıllarda deniz taşımacılığımıza sağlanan diğer önemli teşvik de 24 Aralık 1980 tarihinde kabul edilen 2361 sayılı kanundur (Güngüler, 1982, s.32). Kanunla gemi yatırımlarına geminin eski ve yeni olmasına bakılmaksızın %30 oranında yatırım indirimi* uygulaması konulmuştur. Daha sonra 5422 sayılı kanuna, 31 Aralık 1981 tarihinde eklenen geçici 8. Madde ile bu oran %60'a çıkarılmıştır (Güngüler, 1982, s.32).

Türk deniz ticaret filosunun 1982 yılından sonraki büyümesinde etkenlerden biri de dünya deniz ticaret filosunun 1982-1988 yılları arasında sahip olduğu kullanılmayan (lay-up) fazlalık tonajıdır. 1979 yılına kadar yüzyılımızın son çeyreğinde düzenli olarak artan dünya deniz ticaret filosu (Atasoy, 1987, s.45), ülkelerin milli ticaret filolarını korumacı yöntemlerle aşırı büyütmeleri, petrol fiyatlarındaki artışlar nedeniyle dünya petrol ticaretinin azalması sonucu büyük tonajlı tankerlerin kullanılamaması gibi nedenlerle büyük bir ekonomik bunalıma girmiştir (Sevimay, 1992, s.4). Tablo 2'de 1982-1991 yılları arasında dünya deniz ticaret filosunun ve fazlalık tonajın gelişimi sunulmuştur. Tablo 2'den de görüleceği gibi fazlalık tonajın aktif filoya oranı 1982'de %36 iken ancak 1989 yılında %10 seviyesine düşmüştür. 1981-1983 yılları arasında Gelişmiş Ülkelerde yaşanan ekonomik durgunluk ve tüm dünyada kendini

---

*Yatırım indirimi gelir ve kurumlar vergisi mükelleflerine tanınan bir vergi istisnasıdır. Yatırım tamamlanıp faaliyete geçinceye kadar harcanan toplam yatırım tutarı, yatırım kendini amorti edinceye kadar kardan düşülür. Bu şekilde bir gider unsuru olarak kabul edildiğinden gelir ve kurumlar vergisine esas matraha dahil edilmez.

hissettiren korumacı politikalar sonucu dünya deniz ticaret hacminin de daralması (bakınız Tablo-3) yaşanan navlun krizini daha da derinleştirmiş ve gemi satış fiyatlarında özellikle ikinci el piyasalarda çok büyük düşüşler yaşanmıştır. Bu gelişmelerde Tablo 4 ve Tablo 5 'den izlenebilir.

Tablo 2- Dünya Ticaret Filosunun ve Kullanılmayan Tonajın Gelişimi (1982-1991)

(Milyon DWT)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Dünya Ticaret Filosu (Yıl Ortası)	693,5	686,0	674,5	664,5	639,1	632,3	627,9	638,0	658,4	683,5
Fazlalık Tonaj	184,1	195,8	171,2	161,5	108,1	101,1	83,4	62,3	63,7	64,2
Kullanılan Filo	509,4	490,2	503,3	503,3	531,0	531,2	544,5	575,7	594,7	619,3
Fazlalık Tonajın Dünya Filosu İçindeki Payı (%)	26,5	28,5	25,4	23,4	16,9	16,0	13,3	9,8	9,7	9,4
Fazlalık Tonajın Kullanılan Filoya Oranı(%)	36,1	39,9	34,0	32,2	20,3	19,0	15,3	10,8	10,7	10,4

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport 1991, New York, 1992, s.27.

Tablo 3- Dünya Deniz Ticaretinin Gelişimi (1980-1991)

Yıllar	Ticaret Hacmi (Milyon Ton)	Yıllar Arası Değişim (%)	Ticaret Hacmi (Milyar Ton x Mil)	Yıllar Arası Değişim (%)
1980	3,704	-	16,777	-
1981	3,559	-3,9	15,840	-5,5
1982	3,273	-8,0	13,499	-14,7
1983	3,231	-1,2	12,580	-6,8
1984	3,410	+5,5	13,426	+6,7
1985	3,382	-0,08	13,065	-2,6
1986	3,459	+2,2	13,856	+6,0
1987	3,505	+1,3	14,273	+3,0
1988	3,692	+5,3	15,305	+7,2
1989	3,891	+5,3	16,402	+7,1
1990	4,008	+3,0	17,121	+4,3
1991	4,050	+1,0	17,390	+1,5

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport 1991, New York, 1992, s.2-3.

Türk armatörleri dünya denizcilik piyasasının krize girdiği bu dönemden özellikle dış kaynaklı krediler kullanarak faydalanmasını bilmiştir. Bugün sahip olduğumuz tonaj bu yıllardaki gelişmelerin sonucu doğmuştur.

Tablo 4- Dünya Piyasası Yeni Gemi Fiyatları (1982-1992)

(Milyon ABD $)

Gemi Tipi		1982	1984	1986	1988	1990	1991	1992
TANKER	30000 DWT	17,0	14,5	14,0	27,0	30,0	30,5	27,0
	80000 DWT	24,0	21,0	21,0	38,0	44,0	44,5	40,0
	130000 DWT	32,5	29,0	26,5	46,0	55,0	55,5	49,5
DÖKME	27000 DWT	13,0	11,0	11,5	20,0	21,5	22,0	20,0
YÜK	60000 DWT	18,0	15,5	15,0	27,0	31,5	32,0	28,0
GEMİSİ	120000DWT	26,0	24,0	23,0	39,0	46,0	50,0	44,0

Kaynak: Sadık Özlen Başer, Türkiye'de Deniz Taşımacılığı Sektörünün Ekonomik Analizi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi; D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı), İzmir, 1993, s.51.

Tablo 5- Dünya Piyasası İkinci El Gemi Fiyatları (1982-1992)

(Milyon ABD $)

Gemi Tipi		1982	1984	1986	1988	1990	1991	1992
TANKER	30000 DWT	11,0	8,3	11,0	16,0	21,5	20,0	14,5
	80000 DWT	6,0	9,0	13,0	22,0	34,0	32,0	22,0
	130000 DWT	9,0	9,0	13,8	28,0	37,0	36,0	29,0
DÖKME	27000 DWT	6,2	6,0	4,0	1,0	11,0	13,5	12,5
YÜK	60000 DWT	6,3	8,8	7,8	17,0	18,5	23,0	18,0
GEMİSİ	120000DWT	7,8	13,5	12,0	27,5	28,0	37,0	28,0

Kaynak: Sadık Özlen Başer, Türkiye'de Deniz Taşımacılığı Sektörünün Ekonomik Analizi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi; D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı), İzmir, 1993, s.51.

Dünya deniz ticaret filosunun 1982-1988 yılları arasında yaşadığı bunalım, 1984 yılından sonra etkisini Türkiye'de daha ağırlıklı olarak göstermiştir. !982'de 693,5 milyon DWT olan dünya ticaret filosunun altı yıl sonra 1988 sonunda 627,9 milyon DWT'ye düşerken kaybı % 11'dir (Bakınız Tablo 2).Fakat Türk ticaret filosu Tablo 1'den de görüleceği üzere 1984-1988 yılları arasındaki dört yıllık sürede 6.046.863 tondan 4.911.229 tona gerilemiştir. Kayıp % 23' dür. Türkiye'de yaşanan krizde de ilk etkiler tanker filosu üzerinde görülmüştür. 1984 yılında 2.918.133 DWT olan tanker filomuz 1988'de 1.380.138 DWT'ye düşmüştür (D.T.O., Deniz Sektörü Raporu 1992, s.144).

İki yıl gecikmeli de olsa dünya navlun krizinin Türkiye'de yaşanması deniz taşımacılığındaki uluslararası rekabetin sonucudur. Bu sonuçtan çıkarılabilecek önemli derslerden biri de deniz taşımacılığında sadece korumacı politikalarla istenilen düzeye ulaşılamıyacağıdır. Amaç dünya ile rekabet edebilen,krizleri daha kolay atlatabilen,kısıtlı olan milli kaynaklarımızı verimli olarak kullanabilen bir ticaret filosu olmalıdır.

II. DENİZ TİCARET FİLOMUZUN GSMH'YA KATKISI

D.İ.E, D.P.T ve diğer kamu kuruluşlarının yayınlarında deniz ticaret filomuzun GSMH'ya katkıları ile ilgili net bilgiler bulunmamaktadır. Sadece Ulaştırma ve Haberleşme kesiminin yıllar itibari ile GSMH içindeki payı ve gelişimi sunulmaktadır.

Deniz taşımacılığımızın GSMH'ya katkısı araştırılırken incelenen diğer konuda Türkiye'nin deniz taşımaları dolayısıyla yabancı bayraklı gemiler ödediği navlun giderleri olmuştur. 815 sayılı kabotaj kanuna göre Türkiye kıyıları arasında taşımalar yalnız Türk gemileri ile yapıldığından;ülkemiz yüklerinin yabancı bayraklı gemilerle taşınması sadece dış ticaret taşımalarında söz konusu olmaktadır.

Navlun kayıplarımızın ortaya konmasındaki amaç;konuyu bir döviz ikame hadisesi olarak göstermek değildir. Deniz taşımacılığı Türkiye için döviz kazandırıcı faaliyetlerden olmalıdır. Fakat bunun gerçekleşmesinde de şüphesiz kendi yük taşımalarımızdan daha fazla pay almamız gerekir.

Tablo 6- Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasında Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilere Ödenen Navlunlar

(Milyon ABD $)

Yıllar	Türk Bayraklı Gemilerin Taşımaları	Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımaları
1965	29,5	68,9
1970	5,0	85,0
1971	13,0	98,3
1972	8,7	124,9
1973	39,3	165,7
1974	58,9	325,9
1975	74,1	397,0
1976	129,3	449,1
1977	89,9	642,1
1981	336,3	957,0
1982	363,6	-
1983	481,6	-
1984	607,8	-
1985	564,5	-
1986	467,7	-
1989	-	1500,0
1991	1395,0	-
1992	1500,0	2000,0

Kaynaklar : 1 (1965 ve 1981 verisi), Erdinç Özselçuk, Deniz Taşımacılığı ve Gemi Finansmanı, 1983, s.27

2 (1970-1977 verileri), Necmettin Akten," Türk Deniz Ulaştırması", II. Türkiye İktisat Kongresi Tebliğleri,Cilt IV,2-7 Kasım 1981, DPT Yayın No:1783,s.315.

3 (1982-1986 verileri), Refik Akdoğan, Deniz Ticareti,1988, s.414.

4 (1991 verisi), Gelişen Türkiye ve Denizcilik, Margem Rapor, Sayı:23, (23 Kasım 1992), s.1.

5 (1992 verisi), III. İzmir İktisat Kongresi Ulaştırma Çalışma Grubu "Denizyolu Ulaştırması Raporu, (Basılmamış Kongre Çalışmaları, 4 Haziran 1993), s.3.

Tablo 6 Türkiye'nin dış ticaret deniz yük taşımalarında kendi filosu ve yabancı bayraklı gemilere ödediği navlun değerlerinin çeşitli kaynaklardan derlenmesi ile oluşmuştur.

Bu çalışmada ülkemizin dış ticaret yüklerinin taşınmasında Türk ve Yabancı gemilerin navlun paylarını tek bazda daha sistematik olarak tahmin etmek için Birleşmiş Milletler'in yıllık yayını olan " Review of Maritime Transport" taki yaklaşım esas alınmıştır. Bu kaynakta ülkeler için navlun tutarını tahmine yönelik katsayılar her yıl için ayrı olarak üretilmektedir. I.M.F. verilerine dayanılarak oluşturulan bu katsayılar sadece I.M.F. üyesi ülkeleri kapsamaktadır (UNCTAD,Review of Maritime Transport 1991,s.56). "Review of Maritime Transport" katsayısı listelerine göre Türkiye için geçerli katsayılar, Avrupa'daki gelişmekte olan ülkeler için verilen katsayılardır. "Review of Maritime Transport"un 1989,1990,1991,1995 yılı kitapçıklarından derlenen bu katsayılar Tablo 7'de sunulmuştur.

Tablo 7- Türkiye İçin Navlun Değerlerini Tahmine Esas UNCTAD- Review of Maritime Transport Katsayıları

Yıllar	Katsayı Değerleri (%)
1980	8,23
1987	8,34
1988	8,96
1989	8,95
1990	8,96
1993	8,54
1994	8,53

Kaynaklar : 1 (1987 verisi), UNCTAD, Review of Maritime Transport 1989, New York, 1990, s.39.

2 (1988-1989 verisi), UNCTAD, Review of Maritime Transport 1990, New York, 1991, s.49.

3 (1990 verisi), UNCTAD, Review of Maritime Transport 1991, New York, 1992, s.56.

4 (1993-1994 verisi), UNCTAD, Review of Maritime Transport 1995, New York, 1996, s.69.

Türkiye'nin ABD $ cinsinden denizyolu ile yaptığı dış ticaret değeri ile dış ticaret yüklerinin taşınmasında ton bazında Türk ve yabancı gemilerin payı Tablo 8 ve Tablo 9'da ithalat ve ihracat ayrımına tutularak gösterilmişlerdir.

Tablo 8- Türkiye'nin Denizyolu ile Yaptığı Dış Ticaret (1980-1990)

(Milyon ABD $)

Yıllar	İthalat	İhracat	Toplam
1980	6391	2331	8742
1987	11060	9246	20306
1988	10157	10498	20655
1989	11272	14367	25639
1990	19230	10589	29819
1991	22450	11646	34096
1992	22839	12378	35217
1993	29148	12857	42005
1994	21524	14009	35533
1995	33884	16438	50322

Kaynaklar : 1 (1987-1990 verileri), D.T.O., Deniz Sektör Raporu 1992, DTO Yayın No : 29, İstanbul,1992, s.77-84.

2 (1991-1995 verileri), D.T.O., Deniz Sektör Raporu 1995, DTO Yayın No:40, İstanbul, 1996, s.110-120.

Tablo 9- Türkiye'nin Dış Ticaret Yük Taşımalarında Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Payı (1980-1990) (%)

Yıllar	İthalat		İhracat	
	Türk Bayraklı Gemi	Yabancı Bayraklı Gemi	Türk Bayraklı Gemi	Yabancı Bayraklı Gemi
1980	31,4	68,6	31,4	68,6
1987	46,8	53,2	33,7	66,3
1988	44,8	55,2	25,5	74,6
1989	45,6	54,4	24,3	75,7
1990	40,1	59,9	31,0	69,0
1991	33,4	66,6	29,6	70,0
1992	42,1	57,9	37,8	62,2
1993	38,3	61,7	47,7	52,3
1994	50,3	49,7	47,5	52,5

Kaynak : 1. (1980-1986 verileri), D.T.O., Deniz Sektörü Raporu 1992, İstanbul, 1992, s.84,88,181.

2. (1987-1994 verileri), D.T.O., Deniz Sektörü Raporu 1995, İstanbul,1996, s.119,120.

Tablo 10'da ise Tablo 7 ve 9'daki oranlar kullanılarak Tablo 8'de belirtilen dış ticaret yük taşımalarımızın Türk ve yabancı gemilerle taşınan miktarları milyon ABD $ cinsinden tahmin edilmiştir. Bulunan değerlerin Tablo 6'da karşılığı olanlarla yakınlığı tahminlerin güvenilirliğini güçlendirmektedir.

Tablo 10'dan da görüleceği üzere 1980 sonrası Türk dış ticaret hacminin artmasına paralel olarak yabancı ülkelere ödediğimiz navlun ücretleri ile birlikte Türk gemilerinin aldığı navlun ücret değerleri de artmıştır. Fakat ithal yüklerimizin taşınmasında yabancı bayraklı gemilere ödenen navlun bedellerinin normal oranlarının üzerinde artması dikkat çekicidir.

Tablo 10- Türkiye'nin Dış Ticaret Yük Taşımalarının Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilere Göre Dağılımı

(Milyon ABD $)

Yıllar	İthalat		İhracat		Toplam	
	Türk Gemi	Yabancı Gemi	Türk Gemi	Yabancı Gemi	Türk Gemi	Yabancı Gemi
1980	165,15	360,82	60,75	132,73	225,9	493,55
1987	431,68	490,71	259,86	511,25	691,54	1001,96
1988	407,71	502,35	239,85	701,70	647,56	1204,05
1989	460,03	548,81	312,46	973,38	772,49	1522,19
1990	690,92	1032,08	294,12	654,65	985,04	1686,73
1993	953,37	1535,86	523,74	564,33	1477,11	2100,19
1994	923,50	1055,69	470,81	627,35	1394,31	1683,04

Kaynak : Tablo 7,8 ve 9'dan tarafımızdan üretilmiştir.

Bu çalışmanın yazarı Tablo 10'daki yabancı gemilerin kazançlarının gerçeklerin çok daha altında olduğu kanısındadır. Bilindiği gibi dünya denizcilik filosunun tarifeli olarak çalışan kısmı çok büyük bir orandayken, Türk ticaret filosunda durum tam tersidir(Deniz Ticareti Dergisi,Şubat 97,s.49). Üstelik de tarifeli taşımacılıkta navlunların tarifesize göre on ile yüz kat arasında daha fazla olduğu göz önüne alınırsa (Stopford,1988,s.254)sadece taşınan ton bazında oluşturulan Tablo 10'un yabancı bayraklı gemilerin kazançlarını olması gerekenden daha az gösterdiği kuvvetli bir ihtimal olacaktır.

III . TÜRK TİCARET FİLOSUNDA VERİMLİLİK VE TEKNOLOJİ SEÇİMİ

Türk ticaret filosunun birim DWT başına taşıdığı yük dünya ortalamasının üstünde olduğu halde (bakınız Tablo 11), yaşlı ve eski teknoloji ile üretilmiş gemilerden oluştuğu için taşımalarımızdaki kar marjı düşüktür.

Yaşlı bir filonun başlıca dezavantajı yeni gemiye oranla çok yüksek düzeyde olan akaryakıt giderleridir. Teknoloji ilerledikçe artan petrol fiyatları dolayısıyla çok daha az yaıt tüketen gemiler devreye girmiştir. Bilindiği gibi fuel oil giderleri gemilerin toplam maliyetleri içinde en ağırlıklı olan giderdir (Stopford, 1988,s.108). Bundan başka olarak yaşlı bir geminin tamir ve bakım masrafları yeni gemiye oranla dokuz kadar ulaşmaktadır (Saçaklıoğlu,1991, s.28). Ayrıca yaşlı gemilerin taşıdığı riskler dolayısıyla sigorta primleri de artmaktadır.

Tablo 11- Türk ve Dünya Deniz Ticaret Filolarının Birim DWT Başına Taşıma Kapasiteleri (1982-1995)

(Ton / DWT)

Yıllar	Dünya Ticaret Filosunun Verimliliği (1)	Türk Ticaret Filosunun Verimliliği (2)	(3)
1980	5,42	-	-
1981	5,16	-	-
1982	4,72	6,907	7,029
1983	4,70	7,425	6,978
1984	5,06	6,152	5,875
1985	5,08	6,426	6,534
1986	5,41	7,421	9,498
1987	5,54	7,928	8,935
1988	5,88	9,932	9,903
1989	6,10	8,605	10,639
1990	6,09	-	9,200
1991	5,93	-	8,213
1992	6,07	-	8,50
1993	6,09	-	7,23
1994	6,23	-	7,0
1995	6,33	-	6,20

Kaynaklar : 1. (1 Nolu Sütun, 1980-1991 Verileri), UNCTAD, Review of Maritime Transport 1991, New York, 1992, s.25.
(1 Nolu Sütun 1992-1995 Verileri), UNCTAD, Review of Maritime Transport 1995, New York, 1996, s.31.
2. (2 Nolu Sütun), Hayri R. Sevimay, Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü; Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler, (y.y.), Ankara, 1992, s.137
3. (3 Nolu Sütun, 1982-1991 Verileri), Sadık Özlen Başer, Türkiye'de Deniz Taşımacılığı Sektörünün Kaynaklar :Ekonomik Analizi, İİBF-Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 1993, s.58.
(3 Nolu Sütun, 1992-1996 Verileri) Bu Çalışma İçin Tarafımızdan Hesaplanmıştır.

Modern teknoloji ile üretilen kar marjı yüksek gemiler daha çok gelir getiren navlun piyasasının yüksek ve kararlı olduğu tarifeli gemicilik piyasasında çalışmaktadırlar. Türk gemileri ise yaşlı ve teknoloji açısından yeterli olmadığı için bu piyasada değil de navlun gelirlerinin düşük ve kararsız olduğu tarifesiz gemi piyasasında, gemi kiralama bazında işletilmektedirler. Bugün sadece Deniz Nakliyat ve Koçtuğ tarifeli piyasasında çalışan Türk firmalarıdır. Tarifeli olarak çalışacak ilk konteyner firmamızın ise 1997 Nisanında iki adet 250 TEU'luk konteyner gemisi ile hizmet vermeye başlaması (Deniz Ticareti Dergisi, Şubat 1997, s.44) bu alandaki konumumuzu belgelemektedir.

Günümüzde gemilerin gösterdiği teknolojik gelişim temelde yükün çeşitlenmesinden ve miktar olarak artmasından doğmaktadır. Ulaştırma hizmeti

üretim maliyetini etkileyen bir faktör olduğundan, daha ucuza üretmenin yollarını arayan insanoğlu çareyi teknolojinin sunduğu imkanları gemi inşa endüstrisinde kullanımda bulmuştur. Önceleri bir limandan toplanan tüm yük gruplarını taşıyacak şekilde dizayn edilen gemiler, günümüzde özelleşerek sadece bir çeşit yük veya yük grubu için yapılmaktadır. Lloyds Register of Shipping (LRS) kayıtlarına göre günümüzde 100'den fazla gemi tipi dünya denizlerinde faaliyet göstermektedir (Akten,1988,s.37).

Sıvılaştırılmış petrol ve doğal gaz taşıyan LPG (Liquified Petroleum Gas) ve LNG (Liquified Natural Gas) tankerleri, hava soğutmalı anbarları olan frigofirik gemiler, feribotlar vecanlı hayvan gemileri 1950'lerden sonra doğan gemilerdendir.

Yeni teknolojinin gemilere uygulanmasında günümüzdeki tek problem yatırım maliyetleridir Yeni teknoloji geminin sağlayacağı kazançlar yatırım maliyetine eşit veya daha fazla olursa gemiler ekonomik olmakta ve inşa edilmektedir.(ISL ,1984,s.33). Gemilerde teknolojik gelişmenin yaşandığı çeşitli dönemler analiz edilirse genelde sanıldığının aksine navlunların çok yüksek olduğu dönemler değil de navlun gelirlerinin aşırı düştüğü periyotlar görülür. Armatör ancak çok zorunlu kaldığı hallerde kar marjını yükseltmek için daha gelişmiş teknolojileri seçmektedir.

Yeni teknoloji gemilerin DWT bazında Türk ticaret filosu ve dünya ticaret filosu içindeki oranları Tablo 12'de sunulmuştur. Tablo incelendiğinde yeni tip gemiler içinde sadece OBO ve Ro-Ro filolarımızın dünya yüzdesinin üzerinde olduğu görülür. Diğer cins gemiler ise filomuz içinde hemen hemen yok seviyesindedir.

Tablo 12- Türk ve Dünya Ticaret Filolarındaki Yeni Teknoloji Gemilerin Payı
(1 Ocak 1996 İtibarı İle)

Gemi Tipleri	Dünya Filosundaki Payı (1)		Türk Filosundaki Payı (2)	
	GRT	%	GRT	%
Kimyevi Madde Tankeri	4.601.262	0,99	58.060	0,09
LPG Tankeri	14.673.113	3,15	14.860	0,02
OBO Gemisi	14.147.726	3,04	562.371	9,01
Konteyner Gemisi	38.392.018	8,26	9.487	0,15
Ro-Ro Gemisi	7.923.950	1,70	204.659	3,27
Frigofrik Gemi	7.202.856	1,55	1.216	0,01

Kaynaklar : 1. (1Nolu Sütun), ECSA, Annual Report 1995-96, Brussel, 1996, s.34.
2. (2 Nolu Sütun), DTO, Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 1996, s.157.

IV.TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN İSTİHDAMA KATKISI

Deniz araçları ve teçhizatı günümüzde çok büyük oranda sermaye yoğun hale gelmiştir. Gelişen teknolojinin de yardımıyla eskisine oranla daha az işgücü

gemilerde istihdam edilir olmuştur. Deniz taşımacılığında bir kişiye iş sağlanması için yapılacak yatırım ortalamanın üzerinde olup; konteyner gemiciliğinde olduğu gibi çoğu alanda sermaye yoğun teknoloji seçmekten başka alternatifte bulunmamaktadır. Günümüz gemilerinde sayıca az fakat bilgi seviyesi yüksek personel istihdamına ihtiyaç duyulmaktadır. Tablo 13'de büyük taşıma kapasitesine sahip ülkelerin 1995 yılı itibari ile filo kapasitesi ve gemilerde istihdam edilen personel sayısı gösterilmiştir. Tablonun dikkatlice incelenmesinden de görüleceği gibi her bin DWT için istihdam edilen personel sayısında Türkiye İtalya'nın ardından ikinci sıradadır. Aslında bu fazlalık daha önceki bulgularımızla çatışmamaktadır. Türk gemileri yaşlı ve eski teknoloji gemiler olduğu için gemilerde fazladan personel istihdam edilmek zorunda kalınmaktadır.

Tablo 13- Dünyanın Belli Başlı Ticaret Filoları ve İstihdam Edilen Personel Sayısı

Ülkeler	Filo Hacmi (DWT) (a)	İstihdam Edilen Personel Sayısı (b)	Personel / DWT (b/a)
Belçika	4.044.920	1.643	0,406
Danimarka	11.857.570	11.665	0,983
Finlandiya	3.613.343	8.200	2,260
Fransa	7.023.862	9.657	1,374
Almanya	17.266.785	16.095	0,932
Yunanistan	120.661.795	33.373	0,276
İtalya	11.446.665	36.913	3,224
Hollanda	6.166.272	9.900	1,605
Norveç	48.356.895	33.900	0,701
İspanya	3.560.337	8.500	2,387
İsveç	10.938.623	10.045	0,918
İngiltere	16.767.190	16.795	1,001
Türkiye	9.463.805	24.209	2,558

Kaynaklar : 1. (Filo Hacmi Verileri), UNCTAD, Review of Maritime Transport 1995, New York, 1996, s.23.
2. (Personelle İlgili Veriler), OECD, Maritime Transport 1994, Paris, 1996, s.168. ile ECSA Annual Report 1995-1996, Brussels, 1996, s.35. dan Derlenmiştir.

SONUÇ

Deniz taşımacılığı Türkiye için 1980'li yıllardan sonra önemi kavranan bir sektör olmuştur. Bu yıllarda Türkiye'nin petrol ve gübreden sonra üçüncü büyük dış ödemeyi navlına ayırması, deniz taşımacılığında "Döviz İkameci" bakış açısını ön plana çıkarmıştır. 1990'lı yıllara gelindiğinde ise korumacı politikalarla istenilen düzeylere ulaşılamıyacağı anlaşılmıştır. 1982-1988 periyodunda dünya genelinde etkisini gösteren navlun krizinin,iki yıl gecikme ile

de olsa 1984 yılında etkisini Türkiye'de de hissettirmesi; deniz taşımacılığında uluslararası rekabet ve etkileşimlerin bilincine varmamızı sağlamıştır.

Amaç dünya ile rekabet edebilen liberal bir deniz taşıma sektörü olmalıdır. Böylelikle kıt milli kaynaklarımız daha verimli kullanılabileceği gibi, krizler de çok daha kolay atlatılabilecektir. Deniz taşımacılığını daha geniş bir perspektifle değerlendirmek; "Döviz İkame" yönünden daha çok, "Döviz Kazandırıcı" niteliğini ön plana çıkarmak gerekir.

Akaryakıt ve ürünleri gibi stratejik öneme sahip ve dışa bağımlı olduğumuz yük gruplarının taşınmasında bu amaca yönelik sınırlı bir filonun oluşturulması yararlı iken ;zorunlu gereksinmelerin dışında, deniz taşımacılığında dünyada hakim olan piyasa ekonomisine dahil olunmalıdır.

Deniz taşıması maliyetleri etkileyen bir hizmettir. Dolayısıyla ne kadar ucuz yapılabilirse ihraç ürünlerimizin dış pazarlarda satış imkanı o oranda artacaktır. Taşıma faaliyetlerinde yapılacak tasarruflar marjinal seviyede olan mallarımızın da ihraç edilebilmesinin mümkün olmasını sağlayacaktır. 1995 yılı itibari ile dış ticarete konu olan taşımalarının %95'ini deniz yolu ile yapan Türkiye'de konu daha bir önem kazanmaktadır. Fakat bugün için Türkiye'nin konteyner filosu yeni yeni kurulmaktadır. Türkiye'nin kısa süre içerisinde konteyner taşımacılığında önemli ilerlemeler kaydetmek zorundadır.

Türkiye'nin coğrafik yapısı nedeni ile ülke içinde su yollarından istifade sınırlı kalmakla birlikte, ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrilmesi çok büyük fırsatlar tanımaktadır. Nüfusumuzun %50'sinden fazlası kıyılar boyunca yaşamakta olup, sanayi kuruluşlarımız sahillerde yoğunlaşmıştır. Bölgelerin ticari merkezleri liman kentlerimiz olmasına rağmen, sahiller arasında yük naklinde karayolu ağırlığını korumaktadır. Enerji tüketiminin en yüksek seviyede gerçekleştiği karayolu taşımacılığından en kısa sürede vazgeçmemiz gerekmektedir. Karayolu araç trafiğinin (özellikle yük trafiğinin) deniz taşımacılığına yönlendirilmesinde, limanlarımızın kurulu kapasiteleri de göz önünde bulundurulduğunda en ekonomik ve pratik çözüm konteyner yükleme kapasitesine de sahip Ro-Ro gemilerinin kullanımı olacaktır. Bu düşünce ile hazırlanmış bir proje Türkiye'nin tüm ulaştırma alt sistemlerini kapsamalı, uzun vadede su yolu ile taşıma imkanının bulunmadığı yurtiçi taşımacılığında da ana arterler arasında demiryolu taşımacılığı öngörülmelidir.

Türk ticaret filosu yaşlı ve eski gemilerden oluşmaktadır. Yaşlı gemilerin bakım-tutum ve tamir masrafları yeni gemilere oranla çok fazla olduğu gibi, akaryakıt tüketimi de normalin üzerindedir. Türk armatörlerinin kar marjı düşük olmasına rağmen bu gemilerden almasının ana sebebi finansman problemleridir. Filomuzun kısa sürede gençleştirilmesi Türkiye Cumhuriyeti'nin de bütçesini zorlayacak değerlerdedir. Dolayısıyla herşeye rağmen armatör eski gemi aldığında işletebiliyor ve kar elde edebiliyorsa, bu şekilde karar vermesinde

serbest bırakılmalıdır. Ekonomik olarak düşünen armatör ileride yeterli sermayeyi oluşturduğunda, şartları uygun bulursa gemilerini gençleştirecektir.

Günümüzde Türk ticaret filosunun belki de en önemli problemi eskiyen teknolojidir. Bu durum Tablo 11'den de görülmektedir. 1980'den bu yana birim DWT başına taşıma kapasitemiz her zaman dünya ortalamasının üstündeyken, 1990'dan itibaren bu oran aleyhimize değişmiştir. Sonuç olarak da 1995 yılında Türk ticaret filosunun verimliliği dünya filosununkinin altına düşmüştür. Bu değişim gemilerimizin teknolojisinin eskimesinden kaynaklanmaktadır. Yoksa 1980 yılında da Türk filosu dünya filosundan yaşlı gemilerden oluşmaktaydı. Durum böyle olunca da son yıllarda Türk ticaret filosundaki büyümeler şüphe ile karşılanmalıdır. Hacim olarak ne kadar büyük filomuz olursa o kadar fazla imkanımızın olacağı bir gerçektir. Fakat sadece tonaj artırımını öngören politikalar yeterli değildir. Ekonomik olarak işletilebildikleri sürece modern teknoloji ile üretilmiş çeşitli tiplerdeki gemiye sahip olmak navlun kazançlarımızı artıracağı gibi dış ticaretimizin de çeşitlenmesine sebep olacağı için ödemeler dengemize bu açıdan da katkıda bulunacaktır.

Gemilerin çeşitlendirilmesinde yeni teknolojinin ürünü olan gemilere öncelik verilmelidir. Özellikle büyük şehirlerde hava kirliliğine karşı kullanılmaya başlanan doğal gazın, sanayimizde de yaygınlaşması Türkiye'ye büyük miktarlarda doğal gaz ithalini gündeme getirmiştir. Ülkemiz stratejik öneme sahip olan böyle bir hammaddenin ithalinde, sadece Rusya'dan boru hattı ile gelen taşımaya tabi olunmamalı, çeşitli ülkelerden tedarik edebilecek kapasitede olmalıdır. Doğal gazın yurtdışından tedariğinde Türkiye için alternatif yöntem denizyolu ve tür taşıma için özel olarak dizayn edilmiş LPG ve LNG tankerleridir. LPG ve LNG filomuz oluştuğu taktirde bir çok ülkeden doğal gaz edinmemiz kolaylaşacaktır.

Türkiye'nin ihraç yükleri 1980 sonrası sanayi ürünü ağırlıklı gelişim gösterse de, tarım ürünlerimiz hala önemli yer tutmaktadır. Avrupa ve Ortadoğu'ya soğutmalı tırlarla nakledilen yaş meyve ve sebze, bu tür ürünlerimiz içinde en çok kar getiren grubu oluşturmaktadır. Türkiye yaş meyve ve sebze ihracatını daha büyük kapasitede ve daha uzak noktalara daha karlı olarak yapmak için frigofirik gemi teminine yönelmelidir.

Modern teknoloji ile üretilen gemilerin sermaye yoğun yatırımlar olması nedeniyle ülkemizde verimli olarak işletilemeyeceği şeklinde bir ön yargıya kapılmamak gerekir. Herşeyden önce bu gemilerle sadece ülkemizin dış ticaret yükleri taşınmayacak, üçüncü ülkeler arasında da taşıma faaliyetleri gerçek-leştirilebilecektir. 1980 sonrası ticaret filomuzdaki OBO gemilerinin gelişimi Türk armatörlerinin yeni teknoloji ile üretilen gemilere yatırım yapmaları halinde ekonomik olarak işetilebileceklerinin en güzel delilidir. Aynı gemide hem petrol, hem de maden cevherini taşıyabilen yüksek teknoloji ürünü OBO gemileri daha çok yük

bulma şansına sahip olduklarından diğer dökme yük gemilerine ve tankerlere oranla daha az boş kapasite ile seyrederler. Ticaret filomuzda ilk OBO gemisi 1982 yılında hizmete girmiştir. Tablo 12'den de görüleceği üzere bugün filomuzdaki OBO gemilerinin oranı dünya filosunun üzerindedir.

Türkiye yeni gemi mi yoksa ikinci el gemi mi satın alsın veya ihtiyaç duyduğu gemileri yurtiçinde mi üretsin tartışmalarına getirilecek çözümler, katı ve genel politikalar olmamalıdır. Her verilen karar proje bazında analiz edilebilme şansına sahip olmalı, ekonomik ise uygulanmalıdır. Deniz taşımacılığımızın 1980'lere kadar istenilen düzeye ulaşamamasında da, çeşitli dönemlerde alınan emredici nitelikteki yetersiz tedbirler etkili olmuştur.

ABSTRACT

Sea Transportation would have become a distinguishable sector in Turkey since 1980's. Turkish merchant fleet has grown up in these years both of the effects of subsidies given in country and the appropriate conjuncture in the world general. In 1990's, Turkish fleet has proved itself as passing the infant industry period. In spite of protecting policies in this decade, the international competition in the sector couldn't have been prevented absolutely.

Today, Turk's fleet has a big capacity. But It is also an aged and old technology biased one. Due to these reasons, Turkish merchant fleet could come accross a big crises. So, It is advised to own special ships which carry in minimum costs in each group of load.

KAYNAKÇA

AKDOĞAN, Refik (1988), *Deniz Ticareti*, Zihni Denizcilik Eğitim Yayın No: 5, İstanbul.

AKTEN, Necmettin, ALBAYRAK Mehmet Ali (1988), *Deniz Taşımacılığı Kılavuzu*, Ekim Matbaası, İstanbul.

AKTEN, Necmettin (1981), "Türk Deniz Ulaştırması", *İkinci Türkiye İktisat Kongresi Tebliğleri*, Cilt IV. DPT Yayın No: 1783, Ankara, s. 307-319.

ATASOY, Veysel (1987), *Türkiye'de Ulaştırma Kesiminin Yapısı ve Finansmanı, Ulaştırma Bakanlığı Yayını*, Ankara.

BARAN, Pekin (1982) "Dünya'da ve Türkiye'de Deniz Taşımacılığının Halihazır Durumu, Sorunları ve geleceği", *Türkiye'nin Milletlerarası Deniz Ulaştırması Sorunları Sempozyumu* , İAV Yayını, İstanbul, s.15-48.

BAŞER, Sadık Özlen (1993), *Türkiye'de Deniz Taşımacılığı Sektörünün Ekonomik Analizi*, DEÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

BRANCH, Alan E. (1988), *Economics of Shipping Practice and Management*, Second Edition, J.W. Arrowsmith Ltd., Briston.

Deniz Ticareti Dergisi, Çeşitli sayıları

European Community Shipowners' Associations (ECSA) (1996), *Annual Report 1995-1996*, Brussels.

GÜNGÜLER, Gülcan, DEMİRDÖĞEN Sinan (1982), *Deniz Yük Taşımacılığı*, Uluslararası Endüstri ve Ticaret Bankası Yayını, Ankara.

ISL; *Shipping Investment in Recession* (1984), ISL Yayını, Bremen.

"Gelişen Türkiye ve Denizcilik", *Margem Rapor*, Sayı:23, (23 Kasım 1992).

OECD (1996), *Maritime Transport 1994*, Paris.

ÖZSELÇUK, Erdinç (1983), *Deniz Taşımacılığı ve Gemi Finansmanı*, (y.y.), Türkiye Sınai ve Kalkınma Bankası A.Ş. Yayını.

KAFALI, Kemal (1971), *Türkiye'de Deniz Ticaret Filosu ve Gemi İnşa Endüstrisi*, İ.A.V. Yayını, İstanbul.

SAÇAKLIOĞLU, Togan Han (1991), *Avrupa Topluluğu'nun Ortak Deniz Ulaştırma Politikası ve Türkiye'ye Etkileri*, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü.

SEVİMAY, Hayri R. (1992), *Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü; Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler, (y.y.)* Ankara.

SİDAL, Hakkı Uğur (1987), *Türk Deniz Ticaret Sektöründe Taşıma İşletmelerinin Yeri ve Bu Tür İşletmelerin Modern Denizcilik İşletmeleri İle Karşılaştırmalı Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü.

STOPFORD, Martin (1992), *Maritime Economics*, Routledge, London.

TDİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (1990), "Donatanlık ve Gemi İşletmeciliği Sektör Raporu" , *II . Ulusal Denizcilik Kongresi Tebliğleri*, DTO Yayını, İstanbul.

TEZ, İbrahim (1992), *Denizcilik Sektörüne Genel Bakış*, Başbakanlık Basımevi, Ankara.

UNCTAD (1990), *Review of Maritime Transport 1989*, UNCTAD Publication Sales No: E.90.11.d.7, New York.

UNCTAD (1991), *Review of Maritime Transport 1990*, UNCTAD Publication Sales No: E.91.11.d.16, New York.

UNCTAD (1992), *Review of Maritime Transport 1991*, UNCTAD Publication Sales No: E.92.11.d.9, New York.

UNCTAD (1996), *Review of Maritime Transport 1995*, UNCTAD Publication Sales No: E.96.11.d.9, New York.

III.İZMİR İKTİSAT KONGRESİ ULAŞTIRMA ÇALIŞMA GRUBU; *Denizyolu Ulaştırması Raporu*, 7 Haziran 1992.