

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İŞLETMECİLİK PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNDE DENİZ
TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ VE SORUNLARI**

Bihter KOL

Danışman
Prof. Dr. Semra AYTUĞ

2010

Yemin Metni

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Türkiye’nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi Ve Sorunları** ” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

..../..../.....

Bihter KOL

İmza

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin

Adı ve Soyadı : BİHTER KOL
Anabilim Dalı : İşletme Anabilim Dalı
Programı : Uluslararası İşletmecilik
Tez Konusu : Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının
Önemi ve Sorunları

Sınav Tarihi ve Saati:

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün tarih ve sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliği'nin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI OLDUĞUNA	O	OY BİRLİĞİ	O
DÜZELTİLMESİNE	O*	OY ÇOKLUĞU	O
REDDİNE	O**		

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. O***
Öğrenci sınava gelmemiştir. O**

* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.
** Bu halde adayın kaydı silinir.
*** Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fulbright vb.) aday olabilir.	Evet O
Tez mevcut hali ile basılabilir.	O
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.	O
Tezin basımı gerekliliği yoktur.	O

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

.....	☐ Başarılı	☐ Düzeltme	☐ Red	
.....	☐ Başarılı	☐ Düzeltme	☐ Red	
.....	☐ Başarılı	☐ Düzeltme	☐ Red	

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları

Bihter Kol

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

İşletme Anabilim Dalı

Uluslararası İşletmecilik Programı

Sınırların ortadan kalktığı günümüz dünyasında, ülkelerin birbirleriyle ekonomik ilişkiler içinde olması kaçınılmaz bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu ekonomik ilişkilerin en büyük desteklerinden olan taşımacılık ve ulaştırma günden güne önem kazanmaktadır. Ulaştırma, günümüzde karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu ve boru hattı gibi alt sistemlere bölünmüştür. Ayrıca bu alt sistemlerin birkaçının bir araya gelerek bütünleşmesi ile oluşan tümleşik taşımalar da günümüzde ulaştırma sektöründe sıkça adı geçen verimliliği yüksek bir sistemdir.

Zorlu rekabet koşullarının olduğu piyasalarda mamulün pazara girebilmesi ve pazarda tutunabilmesi için birim maliyetlerin en alt düzeyde olması gerekmektedir. Mamulün birim maliyetini etkileyen kalemlerden biri de taşımacılık maliyetidir. İşte üretim için gereken hammaddelerin ucuz ve kalite düzeyi yüksek ancak fiziki olarak uzak pazarlardan temin edilmesi en ucuz deniz taşımacılığı ile mümkündür. Bu yüzden de dünya dış ticaretinin % 90'ı denizyolu ile yapılmaktadır ve bu payın artması beklenmektedir.

Günümüz dünyasında deniz ve denizcilik; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Bu yüzden de uluslararası ticaret üzerinde büyük bir öneme sahiptir. Ülkelerin dış ticaretlerini arttırmalarının yolu deniz ticaretinden geçmektedir.

Bir yarımada ülkesi olan Türkiye ise, denizcilik sektöründe mevcut potansiyelini kullanamayarak, kendisi için en ekonomik ulaştırma alt sisteminden gerektiği payı alamamaktadır. Tüm gelişmiş ülkeler, en küçük ekonomik kaynağı bile sonuna kadar kullanarak kazanç sağlamaya çalışırken Türkiye, sınırsız bir ekonomik kaynak olan denizlerine hak ettiği değeri vermemektedir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Taşımacılığı, Deniz Ticareti, Deniz Sektörünün Sorunları, Ulaştırma Sistemlerinin Karşılaştırılması, Denizcilik Tarihi.

ABSTRACT

Master's Thesis

The Importance of Maritime Transportation in Turkey's Foreign Trade and Its Problems

Bihter Kol

**Dokuz Eylul University
Institute of Social Sciences
Department of Business Administration
International Business Administration Program**

The disappearance of borders in today's world, it has become an inevitable necessity that the countries are in economic relations with each other. The transportation and freight which are the main support of economic relations are in an increasing importance day by day. Today transportation is divided into systems such as land, airway, railway, sea and pipeline. Moreover, the integrated transportation which is formed by the combination of two or more of these transportation systems is a frequently mentioned and very efficient system in the transport market.

For the products the unit costs must be as low as possible for entering the markets which are in hard competitive conditions. One of the main costs that affects the product unit cost is the transportation cost. It is only possible to supply the raw materials with low costs from high quality but physically distant markets by the sea transportation. This is why % 90 of world trade is carried out through sea and this ratio is expected to increase.

In today's world marine and maritime are trade and service branches leading by freight and passenger transportation with the ship building industry, port services and marine tourism. The area of maritime transportation has

international features. So it is in great importance for international trade. For countries the way to increase their international trade is maritime transportation.

Turkey, which is a peninsula country, could not use the existing potential in the marine sector and can not receive the adequate share from the most economical transport sub-system. When all developed countries are trying to gain values even from the smallest economical resources, Turkey is not attaching enough importance to sea which is an infinite economic source.

Key words: Maritime Transportation, Sea Trade, Problems of Maritime Transportation, The comparison of Transportation Systems, The History of Marine.

TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNDE DENİZ TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ VE SORUNLARI

YEMİN METNİ.....	ii
TUTANAK.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	viii
KISALTMALAR.....	xiii
TABLolar LİSTESİ.....	xvi
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xiv
EKLER LİSTESİ.....	xx
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE DİĞER TAŞIMACILIK ŞEKİLLERİ

1.1 DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE TARİHÇESİ.....	2
1.1.1 Taşımacılık Kavramının Tanımı.....	2
1.1.2 Denizyolu Taşımacılığının Tanımı.....	4
1.1.3 Dünya Denizcilik Tarihi.....	5
1.1.1.1 XV.yy'a Kadarki Dönem.....	6
1.1.1.2 XV.ve XIX. yy'lar Arası Dönem.....	7
1.1.1.3 XIX.yy ve XX.yy İkinci Yarısı.....	7
1.1.1.4 XX. yy İkinci Yarısı Sonrası Dönem.....	8
1.1.4 Türk Denizcilik Tarihi.....	8
1.1.4.1 Cumhuriyet Öncesi Dönem.....	8
1.1.4.2 Cumhuriyet Dönemi.....	12
1.2 DİĞER TAŞIMACILIK ŞEKİLLERİ VE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI İLE KARŞILAŞTIRILMASI.....	17

1.2.1	Karayolu Taşımacılığı.....	17
1.2.2	Havayolu Taşımacılığı.....	18
1.2.3	Demiryolu Taşımacılığı.....	19
1.2.4	Boru Hattı Taşımacılığı.....	20
1.2.5	Denizyolu Taşımacılığı.....	21
1.2.5.1	Denizyolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Şekilleriyle Karşılaştırılması.....	22
1.2.5.2	Denizyolu Taşımacılığının Türleri.....	25
1.2.5.2.1	Hitap Edilen Alana Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri.....	25
1.2.5.2.2	Hizmetin Sürekliliğine Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri.....	26
1.2.5.2.3	Taşınan Yükün Türüne Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri.....	27
1.2.6	Tümleşik Taşımalar.....	28

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

2.1	DIŞ TİCARETİN TANIM VE KAPSAMI.....	31
2.2	DÜNYA TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER.....	34
2.3	DÜNYA DENİZ TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER.....	40
2.4	DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU.....	49
2.5	TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER VE DENİZ TAŞIMACILIĞININ BU TİCARETE ETKİSİ.....	57
2.5.1	Türkiye’nin Dış Ticaretindeki Gelişmeler.....	57
2.5.2	Türkiye’nin Deniz Ticaretindeki Gelişmeler.....	60
2.5.2.1	Kabotaj Hattındaki Gelişmeler.....	61

2.5.2.2 İthalattaki Gelişmeler.....	64
2.5.2.3 İhracattaki Gelişmeler	67
2.5.2.4 Türk Deniz Ticaret Filosu.....	71
2.5.3 Türkiye'nin Dış Ticaretine Deniz Taşımacılığının Etkisi.....	76

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DEKİ DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

3.1 PERSONEL EĞİTİMİ.....	80
3.2 KIYI MASTER PLANI.....	81
3.3 DENİZ EMNİYETİ.....	81
3.4 DENİZ TİCARET FİLOSU.....	84
3.4.1 Filonun Yaş Sorunu.....	84
3.4.2 Filonun Tonaj Sorunu.....	84
3.4.3 Koster Filosu Sorunu.....	85
3.5 TERSANECİLİK SORUNU.....	86
3.5.1 Finans Sorunları.....	90
3.5.2 İhracat Kredilerindeki Taahhüt Kapatma Sorunu.....	90
3.5.3 Mevzuat Sorunları Ve Teminata İlişkin Sorunlar	90
3.5.4 KDV Kanunu Sorunu.....	91
3.5.5 Gümrük Kanunu Sorunu	91
3.5.6 Altyapı Sorunları.....	92
3.5.7 İş Güvenliği.....	93
3.5.8 Çevresel Etki.....	93
3.6 BAYRAK SORUNU.....	95
3.7 DENİZ KİRLİLİĞİ VE ARITMA TESİSLERİ.....	97
3.8 DENİZ TAŞIMACILIĞININ ARTIRILMASI.....	98
3.8.1 Kabotaj Taşımacılığının Artırılması.....	98
3.8.2 Dış Taşımacılığın Artırılması.....	98

3.8.3 Transit Konteyner Taşımacılığının Artırılması.....	98
3.9 LİMAN SORUNLARI.....	99
3.9.1 İdari Yapı ve Mevzuat.....	99
3.9.2 Fiyatlandırma.....	100
3.9.3 Operasyon.....	100
3.9.4 Altyapı.....	100
3.9.5 İnsan Kaynakları.....	101
3.9.6 Özelleştirme Politikaları.....	101
3.10 ÇÖZÜM ÖNERİLERİ.....	103

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN SORUNLARA İLİŞKİN İTHALAT-İHRACAT FİRMALARINDA BİR UYGULAMA

4.1 ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ.....	110
4.2 ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....	111
4.2.1 Araştırmanın Modeli.....	111
4.2.2 Araştırmanın Kısıtları.....	111
4.2.3 Örneklem Büyüklüğü.....	113
4.2.4 Anket Formu.....	113
4.3 GENEL BULGULAR VE DEĞERLENDİRMELER.....	114
4.4 ARAŞTIRMAYA İLİŞKİN ANALİZLER.....	116
4.4.1 Denizyolunun Tercih Edilme Sebebinin Analizi.....	116
4.4.2 Denizyolu Taşımacılığında Yaşanan Sorunların Analizi.....	117
4.4.2.1 İthalatta Yaşanan Sorunların Analizi.....	117
4.4.2.2 İhracatta Yaşanan Sorunların Analizi.....	119
4.4.3 Sorunların Kaynaklarının Analizi.....	121
4.4.4 İzmir Limanı'nda Yaşanan Sorunların Analizi.....	122
4.4.5 Gümrükte Yaşanan Sorunların Analizi.....	124
4.4.6 Forwarderlar ile Yaşanan Sorunların Analizi.....	125

4.4.7 Sorun Yaşanan Hatların Analizi.....	127
4.4.7.1 Sorun Yaşanan İthalat Hatlarının Analizi.....	127
4.4.7.2 Sorun Yaşanan İhracat Hatlarının Analizi.....	128
4.5 Araştırma Sonuçları.....	129
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	133
KAYNAKLAR.....	135
EKLER.....	147

KISALTMALAR

ACN: Acrylonitrile

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

AŞ: Anonim Şirketi

B. ARAP EM: Birleşik Arap Emirlikleri

BKZ: Bakınız

CIF: Cost, Insurance and Freight (Navlun, Sigorta, Maliyet)

CIS: Commonwealth of Independent States (Bağımsız Devletler Topluluğu)

ÇED: Çevresel Etki Değerlendirmesi

DPT: Devlet Planlama Teşkilatı

DTO: Deniz Ticaret Odası

DWT: Deadweight (Ençok Ağırlık Tonajı)

EDI: Elektronik Data Interchange (Elektronik Bilgi Alışverişi)

FOB: Free on Board (Gemi Bordasında Teslim)

G. KORE: Güney Kore

GEM: Gemiler

GRT: Gross Registered Tonnage (Brüt Tonaj)

GSYİH: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

GPS: Global Positioning System (Küresel Konumlama Sistemi)

GÜNEY KIBRIS R Y: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi

IMF: International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)

IMO: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)

İİBF: İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

İÜ: İstanbul Üniversitesi

KDV: Katma Değer Vergisi

KM: Kilometre

KUH: Karadeniz Uyum Harekatı

M: Metre

MARSHALL A: Marshall Adaları

MD: Madde

MÖ: Milattan Önce

MTON: Milyon Ton

NATO: North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik İttifakı)

NO: Numara

OBO: (Ore / Bulk / Oil) (Cevher, Dökme, Petrol)

OECD: Organisation for Economic Co-operation and Development

(Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü)

OPEC: The Organization of the Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)

PRX: Peroxidase

S: Sayfa

SBE: Sosyal Bilimler Enstitüsü

SOLAS: Safety of Life At Sea (Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi)

SSK: Sosyal Sigortalar Kurumu

ST VINCENT: Saint Vincent

STCW: Standards of Training, Certification and Watchkeeping

(Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları)

TB: Türk Bayraklı

TBMM: Türkiye Büyük Millet Meclisi

TC: Türkiye Cumhuriyeti

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TEU: Twenty Foot Equivalent Unit (20 Ayağa Denk Birim)

TOBB: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

TOP: Toplam

TUGS: Türk Uluslararası Gemi Sicili

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)

VB: Ve Benzeri

Washington D.C: Washington District of Columbia (Washington Kolombiya Bölgesi)

WTO: World Trade Organization (Dünya Ticaret Örgütü)

YY: Yüzyıl

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1- Taşıma Alt Sistemlerinin Özellikleri.....	24
Tablo 2- Dünya Ekonomik Büyümesi 1998-2007.....	34
Tablo 3- Ülkeler Bazında Dünya Ekonomik Büyümesi 2005-2007.....	35
Tablo 4- GSYİH’da ve Dünya Mal Ticaret Hacmindeki Büyüme 1997-2007 (Yıllık Yüzde Değişim).....	36
Tablo 5- Bölgelere Göre GSYİH ve Mal Ticareti 2005-2007 (Sabit fiyatlar üzerinden yıllık % değişim).....	37
Tablo 6- Dünya Ticaretindeki Temel İthalatçı ve İhracatçılar-2007.....	41
Tablo 7- Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyon Ton).....	42
Tablo 8- Dünya Deniz Taşımacılığı (Ton-Mil).....	43
Tablo 9- Yıllar İtibariyle Yük ve Ülke Bazında Deniz Ticareti (2006-2007).....	44
Tablo 10- Başlıca Gemi Tipleri ile 2005-2007 Yılları Arasında Dünya Filosu (Bin DWT).....	51
Tablo 11- 2008 Yılı İtibariyle En Büyük Deniz Filosuna Sahip 35 Ülke.....	52-53
Tablo 12- Dünya Deniz Ticaret Filosunun Yaş Dağılımı.....	55
Tablo 13- Yıllar İtibariyle Türkiye’nin Dış Ticareti.....	57
Tablo 14- Ülke Gruplarına Göre İhracat.....	58
Tablo 15- Ülke Gruplarına Göre İthalat.....	59
Tablo 16- Kabotaj Hattında Limanlarımızda Gerçekleşen Elleçleme Miktarları (1999-2007).....	61
Tablo 17- 2007 Yılında Kabotaj Hattında En çok Taşınan Yükler.....	62
Tablo 18- Yıllara Göre Deniz Taşımacılığı ile Gerçekleştirilen İthalat Miktarı ve Bayrak Dağılımı (ton).....	63
Tablo 19- Denizyolu İthalatımızın Başlıca Yüklere Göre Dağılımı	64
Tablo 20- Türkiye-OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat Hacmi (2007)	65
Tablo 21- AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat Hacmi 2006-2007 (Ton)	66
Tablo 22- Yıllara Göre Deniz Taşımacılığı ile Gerçekleştirilen İhracat Miktarı ve Bayrak Dağılımı (Ton).....	67

Tablo 23- Denizyolu İhracatımızın Başlıca Yüklere Göre Dağılımı	68
Tablo 24- Türkiye-OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat Hacmi (2007).....	69
Tablo 25- AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat Hacmi 2006-2007 (Ton).....	70
Tablo 26- Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi.....	71
Tablo 27- Yıllara Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamaları.....	73
Tablo 28- Türk Deniz Ticaret Filosu Yaş Ortalaması.....	75
Tablo 29- Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%).....	76
Tablo 30- Yollara Göre İhracat (000 ABD Doları)	77
Tablo 31- Yollara Göre İthalat (000 ABD).....	77
Tablo 32- 2008 Yılında Ükelere Göre Tonaj Bazında Siparişler.....	88
Tablo 33- 2008 Yılında Ükelere Göre Adet Bazında Siparişler.....	88
Tablo 34- Denizyolu Türk Bayraklı Gemilerin Gelişimi (Mton).....	94
Tablo 35- Denizyoluyla Yapılan İhracat ve İthalatın Bayraklara Göre Dağılımı (2006; İlk 15 Bayrak).....	95
Tablo 36- Anket Türlerinin Karşılaştırılması.....	111
Tablo 37- Cevaplayıcıların Firma İçindeki Konumuna Dair Dağılımlar.....	113
Tablo 38- Firmaların Yıllık Deniz Ticareti Miktar Dağılımları.....	114
Tablo 39- Sektörlere Göre Örneklem Büyüklüğü.....	114
Tablo 40- Denizyolunun Tercih Edilme Sebeplerinin Frekans ve Yüzde Dağılımları.....	115
Tablo 41- Denizyolu İthalatında Karşılaşılan Sorunların Frekans ve Yüzde Dağılımları.....	117
Tablo 42- Denizyolu İhracatında Karşılaşılan Sorunların Frekans ve Yüzde Dağılımları	119
Tablo 43- Deniz Ticaretinde Yaşanan Sorunların Kaynakları Frekans ve Yüzde Dağılımı.....	120
Tablo 44- İzmir Limanı'nda Yaşanan Sorunların Frekans ve Yüzde Dağılımı.....	121
Tablo 45- Gümrükte Yaşanan Sorunların Frekans ve Yüzde Dağılımı.....	123
Tablo 46- Forwarderlar ile Yaşanan Sorunların Frekans ve Yüzde Dağılımı.....	124

Tablo 47- Sorun Yaşanan İthalat Hatlarının Frekans ve Yüzde Dağılımları.....	126
Tablo 48- Sorun Yaşanan İhracat Hatlarının Frekans ve Yüzde Dağılımları.....	127

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1- Modlar Arası Taşıma Kapasitelerinin Karşılaştırılması.....	22
Şekil 2- Aynı Miktar Enerji ile Ulaşım Mesafeleri.....	23
Şekil 3- Bölgelere Göre Mal Ticaretindeki Büyüme 2007 (Yıllık % Değişim).....	39
Şekil 4- Bölge İçi ve Bölge Dışı Mal Ticareti-2007.....	39
Şekil 5- Yıllar İtibariyle Ülke Grupları ve Bölge Bazında Deniz Ticareti (2007) (Yük Miktarındaki Yüzde Paylaşım Olarak).....	45
Şekil 6- Başlıca Gemi Tipleri İle Seçilen Yıllarda Dünya Filosu (Milyon DWT).....	50
Şekil 7- Türkiye İçinde Yük Taşımacılığı Dağılımı (%).....	61
Şekil 8- Milli Sicil'e ve TUGS'a Kayıtlı İthal-İnşa Gemilerimizin Tonaj Analizi.....	72
Şekil 9- Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı.....	74
Şekil 10- Denizyolunun Tercih Edilme Sebeplerinin Yüzde Dağılımı.....	115
Şekil 11- Denizyolu İthalatında Karşılaşılan Sorunların Yüzde Dağılımı.....	117
Şekil 12- Denizyolu İhracatında Karşılaşılan Sorunların Yüzde Dağılımı.....	119
Şekil 13- Deniz Ticaretinde Yaşanan Sorunların Kaynakları Yüzde Dağılımı.....	120
Şekil 14- İzmir Limanı'nda Yaşanan Sorunların Yüzde Dağılımı.....	122
Şekil 15- Gümrükte Yaşanan Sorunların Yüzde Dağılımı.....	123
Şekil 16- Forwarderlar ile Yaşanan Yüzde Dağılımı.....	125
Şekil 17- Sorun Yaşanan İthalat Hatlarının Yüzde Dağılımları.....	126
Şekil 18- Sorun Yaşanan İhracat Hatlarının Yüzde Dağılımları.....	128

EKLER LİSTESİ

Ek 1- Anket Formu.....	151
-------------------------------	-----

GİRİŞ

Bulunduğumuz küreselleşme çağında ulusların karşılıklı olarak birbirlerine bağımlılıkları artmış, ekonomik, teknolojik, sosyal, kültürel aktiviteleri büyük ölçüde uluslararası etkileşim sürecine girmiştir. Bu bağımlılık süreciyle birlikte ülkelerin dış ticaretleri artmış ve dolayısıyla taşıma sistemleri gelişmiştir.

Türkiye bulunduğu jeopolitik konum neticesinde, lojistik üs olma yolunda adımlar atmış ve taşımacılık sektöründe bir dizi değişime tabi olmuştur.

Tezin birinci bölümünde, taşımacılık şekillerinden ve deniz taşımacılığının bu taşımacılık şekilleri içindeki yerinden bahsedilirken, deniz taşımacılığının geçmişten günümüze olan tarihine de değinilmiştir.

İkinci bölümde Türk denizcilik sektörünün 2007 yılı itibariyle mevcut durumu incelenerek, dünyadaki mevcut durumla karşılaştırılmıştır. Bu bağlamda Türk dış ticaretinde denizyolu taşımacılığının önemi, Türk deniz ticaret filosu, ülkemizde denizyolu taşımacılığının yaşadığı gelişmeler ele alınarak, üçüncü bölümdeki denizyolu taşımacılığının yaşadığı sorunlara geçiş yapılmış ve ilgili sorunlara çözüm önerileri üretilmiştir.

Son bölüm olan dördüncü bölümde ise deniz sektöründeki sorunların ithalat ihracat firmalarına yansımalarını ölçmek amacıyla, İzmir çapındaki ithalat/ihracat firmalarıyla bir anket çalışması yapılmış ve sonuçlar ortaya koyulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ TAŞIMACILIĞI VE DİĞER TAŞIMACILIK ŞEKİLLERİ

1.1 DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE TARİHÇESİ

1.1.1 Taşımacılık Kavramının Tanımı

Genel olarak ürünlerin ve insanların iki nokta arasındaki hareketi olarak tanımlanan taşımacılık; insan ve eşyanın ihtiyaçları tatmin etmek amacıyla zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini gerçekleştiren bir hizmettir. ¹

Taşımacılık 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu’nun 3. maddesinde ise “yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi” ² şeklinde tanımlanmıştır.

a. Taşımacılığın Fonksiyonları

Taşımacılık hizmeti bazı fonksiyonlara sahip olmalıdır. Bu fonksiyonlar: ³

- Mekan faydası,
- Arz-talep dengesinin kurulması,
- Üretim alanlarının genişletilmesi,
- Maliyetleri olumlu yönde etkilemesi,
- Coğrafi iş bölümü ve bölgesel uzmanlaşmanın avantajlı yönlerini kullanması,
- Küresel üretim ve dağıtım,

¹ Ulaştırma Okulu ve Eğitim Merkez Komutanlığı, “Taşımacılık Tipleri ve Karşılaştırılmaları”, İzmir, s. 1.

² 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu, md.3

³ Ulaştırma Okulu ve Eğitim Merkez Komutanlığı, s. 1, 2.

- Rekabet kalitesine etkisi,
- Siyasal ve kültürel birleşme,
- Milli savunma ve güvenlik,
- Kentsel yaşamın sağlanması olarak sıralanabilir.

Bu fonksiyonlardan da anlaşıldığı gibi taşımacılık yalnızca malların bir yerden bir yere hareketi gibi algılanmamalıdır. Taşımacılık hizmeti beraberinde ciddi bir organizasyon gerektiren karmaşık bir sistemdir.

Diğer yandan taşımacılığın anlamını ekonomik bakımdan özetleyecek olursak, “taşımacılık insan ve eşyanın, ihtiyaçları tatmin bakımından, zaman ve mekan faydası sağlayacak biçimde yer değiştirmesini mümkün kılan bir hizmettir.”⁴

Bu tanımdan anlaşılabacağı üzere;

- Ekonomik açıdan taşımacılık bir hizmet karakteri taşır.
- Ekonomik anlamda taşımacılıktan bahsedebilmek için aynı zamanda insan veya eşyanın nakli gerekmektedir.
- Bir hizmetin ekonomik bakımdan taşımacılık sayılabilmesi için, hizmete konu olan insan veya eşyanın ihtiyaçları tatmin yönünden yer değiştirmesi gerekmektedir.
- Nihayet, ihtiyaçları tatmin için yer değiştiren insan veya eşyanın zaman veya mekan faydası sağlaması gerekir.

Bir başka kaynaktan alınan daha kapsamlı bir tanıma göre ise ; “ taşımacılık, ekonomik ve sosyal alanda belli yer ve zamanda ihtiyaç duyulan canlı cansız her tür varlığın arz talep ekseninde ya da üretimden tüketime giden süreçte müşteri taleplerine uygun olarak bir yerden başka bir yere taşınmasının sağlanmasına yönelik hizmetler bütünüdür”.⁵

⁴ Muzaffer Günay, “Ulaştırma Açısından Türkiye’nin Dış Ticaret Gerçekleştirme Analizi ve Deniz Ticaret Filosunun Planlanması”, Yayın No:13, Temel Matbaacılık, 1989, s. 8.

⁵ Şeref Demir, ”Uluslararası Taşımacılık/Lojistik KDV İstisnası ve İadesi”, Gelirler Kontrolörleri Derneği Yayını, İstanbul, 2005, s. 1.

Uluslararası mal akışının temelini oluşturan bir kavram olarak taşımacılığı tanımlayacak olursak; lojistik zincirinin değişik bağlantı noktaları arasında malların kontrollü hareketi olarak tanımlayabiliriz.⁶

Konumuz itibariyle asıl önemli olan tanım ise uluslararası taşımacılık kavramının tanımıdır. Uluslararası taşımacılık, “ ticarete konu olan malların üretim yeri ile teslim yerinin iki ayrı ülke olması halinde ücret karşılığında malların teslim yerine taşınmasıdır.”⁷

1.1.2 Denizyolu Taşımacılığının Tanımı

Denizyolu taşımacılığı kavramına kısa bir göz atacak olursak; “ denizyolu taşımacılığı; Gemi İnşa ve Yan Sanayi, Acentalık, Klas Kuruluşu, Limanlar ve diğer alt yapılar, Su ürünleri, Deniz-Çevre, Deniz-Turizm, Deniz-Uluslararası İlişkiler, Deniz-Hukuksal Normlar gibi birçok aktiviteyi içeren entegre bir süreçtir.”⁸

Deniz Taşımacılığı başka bir deyişle; yüklerin denizyolu ile bir limandan başka bir limana kadar taşınmasıdır.

Tanım daha sade yaklaşan Salih Zeki Pamukçu Türk Deniz Taşımacılığı adlı eserinde; ” deniz taşımacılığının, taşıma işlemi, limanlar (altyapı) ve gemi inşa endüstri olmak üzere üç temel faktörden oluştuğunu ifade etmektedir.”⁹

Devlet Planlama Teşkilatının çalışmalarında esas aldığı yaklaşıma göre ise deniz taşımacılığı taşıma hizmetleri ve liman faaliyetleri olarak ikiye ayrılmıştır. Ayrıca taşıma hizmetleri de kendi içinde dört faaliyet sahasından oluşmaktadır.¹⁰

⁶ Güldem Beritan, “İhracatın Gelişmesinde Lojistiğin Önemi ve Tekstil Sektörüne Uygulanması”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) , İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Haziran 2006, s. 34.

⁷ İbrahim Tez, “Denizcilik Sektörü Atılım, Gelişme Programı ve Denizcilik Bakanlığı”, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992, s. 2.

⁸ İsmail Metin, “Denizyolu ile Yük Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Analizi ve Bir Uygulama”, (Tezsiz Yüksek Lisans Projesi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2007, s. 2.

⁹ Salih Zeki Pamukçu, “Türk Deniz Taşımacılığı”, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1982, s. 7.

¹⁰ Devlet Planlama Teşkilatı, “Deniz Ulaştırması ve Limanlar Özel İhtisas Komisyon Raporu”, (VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu), İstanbul, 1977, s. 7.

- Kabotaj sahalarında yük ve yolcu taşımaları
- İthal, ihraç, yabancı limanlar arası ve transit yük taşımaları, dış hat yolcu taşımaları
- Göller ve nehirlerdeki yük ve yolcu taşımaları
- Kıyı emniyeti, gemi kurtarma ve güvenlik.

Yukarıdaki tanımlardan da anlaşılacağı gibi, birçok yazar deniz taşımacılığı hakkında farklı tanımlamalarda bulunmuştur. Tanımlar birbirine çok yakın olmakla birlikte, kapsam bakımından tamamen farklıdır. Kimi tanımda deniz taşımacılığı tek başına taşımacılık olarak değerlendirilirken, kimi tanımda ise altyapısı ve yardımcı fonksiyonlarıyla birlikte ele alınmıştır.

1.1.3 Dünya Denizcilik Tarihi

Suyoluyla yapılan taşımacılık ve ulaşımın başlangıcı insanlığın suyla tanıştığı döneme kadar uzamaktadır. İlk önce insanoğlu yakın çevresinden su yolunu kullanarak uzaklaşmaya başladı.¹¹ Kendini taşıyacak kadar suda batmayan cisimle hareket edebilen insan daha sonra bunu daha büyük cisimlerle – gemilerle gerçekleştirerek daha büyük ve ağır yüklerin taşımalarını gerçekleştirmiştir.

Genel olarak deniz taşımacılığı gelişimi dört farklı zaman aralığında değerlendirilmektedir.¹²

- XV.yy’a kadarki dönem
- XV.- XIX. yy’lar arası dönem
- XIX. yy ve XX. yy ikinci yarısı
- XX.yy ikinci yarısı sonrası dönem

¹¹ Grolier International Americana Encyclopedia, “Denizcilik”, Grolier Incorporated, İstanbul, 1993, s. 250.

¹² Mehman Hüseyinzade, “Deniz Taşımacılığının Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2006, s. 4.

1.1.3.1 XV.yy'a Kadarki Dönem

Denizcilikte ilk kullanılan araç saz demetleri, şişirilmiş keçi postları, geniş ağızlı küplerdir. Bundan sonraki adım, gereksinimleri tam anlamıyla karşılayan ve birden fazla kişiyi taşıyabilen salların yapımı olmuştur.¹³ Daha sonra hareketli sularda bu salların kayalara çarparak parçalanması üzerine, ahşap iskelet ve şişirilmiş hayvan postlarından oluşan şamandıralı sallar ortaya çıkmıştır.

Bu dönemde deniz taşımacılığı adına atılan en büyük adım, yolcuları ve yükleri su üzerinde hem de kuru tutan kayıkların inşasıdır. M.Ö. 5. yüzyılda artık sularda büyütülmüş sallarla büyük hacimli yük taşımacılığı gerçekleştirilirken, M.Ö. 1 yüzyıl sonrası 40-60 ton taşıyabilen daha büyük örme kayıklar kullanılmıştır.¹⁴

Dünya su yolu taşımacılığı, bölgelere göre farklı gelişmeler izlemiştir. Örneğin Mısır, Yunanistan, Roma, Bizans, İskandinav denizciliği öne çıkmaktadır. Dönemin öncülerinin su yolu taşımacılığında gerçekleştirdikleri gelişimleri kısaca şöyle özetleyebiliriz: İyi denizci olan Fenikeli ve Kartacalılar Akdeniz dışına çıkmışlardır. Mısır ise M.Ö 3000 yıllarında ağaç gemi yapımına başlamıştır. Yine aynı şekilde ilk yelkenli gemiyi kullananların da Mısırlılar olduğu bilinmektedir. Romalılar'ın kimi ticaret gemilerinin ise çok büyük boyutlara ulaştığı sanılmaktadır.

Bu zaman aralığı “sahillere bağlı denizcilik devri” olarak da tanımlanmıştır. Bu dönemde,¹⁵ tahıl, şarap ve zeytinyağı uluslar arası ticareti yapılan en önemli 3 üründü. Şarap ve zeytinyağı kargoları çok büyüktü, bazen binlerce küp olabiliyordu, bu kadar çok küple uğraşmak istemeyen ihracatçılar, bu yükleri kilden yapılmış 2 m çapında ve 1.25 m yüksekliğinde büyük konteynerler ile taşıyorlardı.¹⁶ İşte günümüzdeki konteyner taşımacılığının ilk adımları bu dönemde atılmıştır.

Ortaçağ ve yeniçağın başlangıç döneminde ise denizcilikte fazla gelişme olmamıştır. Denizcilerin önemli bir adım atarak, yelkenleri üst üste yerleştirmesi ancak 15. yüzyılda olmuştur ve bununla birlikte birbiri üzerinde yükselen direklere asılan

¹³ Hüseyinzade, s. 5.

¹⁴ Lionel Casson, “**Ships and Seafarin in Ancient Times**”, British Museum Press, London, 2002, s. 7.

¹⁵ Hüseyinzade, s. 6.

¹⁶ Casson, s. 8.

yelkenler 10. yüzyılın hızlı gemilerinde ortaya çıkmıştır.¹⁷ 1942 yılında Christoph Kolumb'un Amerika'yı keşfi ise denizciliğin gelişimini etkilemiştir.

15. yüzyıla kadar Akdeniz limanlarında çıkan bir geminin bir günde en fazla 170 km yol kat ettiği bilinmektedir.

1.1.3.2 XV.ve XIX. yy'lar Arası Dönem

"Cihan ulaşımı" veya "açık deniz yoluyla ulaşım devri" olarak tanımlanan bu devirde artık pusula ve dürbün icat edilmiş olup, bir önceki döneme nazaran ilerlemeler kaydedilmiştir. Kartoğrafya ve astronomi geliştirilmiş ve buna bağlı olarak daha hızlı tekneler imal edilmiştir. Deniz taşımacılığı artık sahile bağlı olmaktan çıkmıştı.

Bu dönemde bir geminin kat edilen ortalama mesafe günde 250 km olduğu bilinmektedir.¹⁸

1.1.3.3 XIX.yy ve XX.yy İkinci Yarısı

Modern dünyada 5 çeşit taşımacılık mevcuttur: Karayolu, demiryolu, havayolu, boru hattı ve son olarak da denizyolu taşımacılığı. Sanayi devrimi öncesinde bunlardan sadece demiryolu ve denizyolu mevcuttu. Denizyolu taşımacılığının sanayi devrimi öncesindeki ve sonrasındaki şekilleri birbirinden çok farklılaşmıştır.¹⁹

Bu noktadan sonra denizcilik artık dünya uygarlığının gelişiminde önemli olmaya başlamıştır. Sanayi devriminin denizcilik alanındaki en önemli etkisi buharlı gemiler olmuştur. 18. yüzyıl sonlarından itibaren geliştirilmeye başlayan buharlı gemilerin, 19. yüzyıl başlarından itibaren hızla taşımacılık alanında yaygınlaştığı görülür. Önceleri yandan çarklı olan bu gemiler 1830'lardan itibaren pervaneyle tahrik

¹⁷ Casson, s. 8.

¹⁸ Hüseyinzade, s. 4.

¹⁹ Robert E. McCleave, "National Security Management-Transportation", National Defense University, Washington D.C, 1986, s. 1.

olmaya başladılar, böylelikle dalgalı denizlerde ve okyanusta da kullanıma müsait hale geldiler.²⁰

Bu devirde buharlı gemilerin icadının yanı sıra, kapitalizmin gelişimi ve sanayinin hızlı şekilde büyümesi sonucunda denizcilik, ticaret ve taşımacılığın gelişiminde çok önemli konuma gelmiş ve hızla gelişmeye başlamıştır.²¹

Bu dönem için 1819 yılında 300 tonluk 90 beygir gücündeki ilk buharlı gemi "Sovanoh"un okyanusu geçmesi, yakıt olarak gemilerde kömür yerine mazotun kullanılması, gemilere telsizlerin yerleştirilmesi, dev gemi yapımı projeleri de deniz taşımacılığının gelişmesine büyük katkıda bulunmuştur.

1.1.3.4 XX. yy ikinci yarısı sonrası dönem

Günümüzde uluslararası taşımacılığın ayrılmaz parçası olan deniz taşımacılığı, özellikle 1950'lerden sonra ülkelerin denizcilik sektörüne yaptıkları yatırımlar sonucu gelişmeye başlamış ve sürekli güncellenen teknolojilerle (GPS gibi) her geçen gün daha modern olanaklarla hizmet sağlayarak önem ve gerekliliklerini artırmıştır.²² Bu modern olanaklara en büyük örnek Amerikan Forbes dergisinin, son 85 yılda yaşamı değiştiren 85 buluşu içeren bir listesinde de yer alan konteyner'in²³ 1956 yılındaki icadıdır. Bunun gibi birçok teknolojik ve ekonomik yenilik deniz taşımacılığının gelişmesine olanak vermiştir.

1.1.4 Türk Denizcilik Tarihi

1.1.4.1 Cumhuriyet Öncesi Dönem

Malazgirt savaşının (1071) ardından Ege ve Marmara kıyılarına ulaşan Türkler, Bizans'tan ve İtalyan'lardan öğrendikleri tekniklerle -büyük olasılıkla yerli ustalar

²⁰ Mehmet Ceyhan Dülger, “**Denizcilik Gücünün Geleceği**”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Gebze, 2006, s. 24.

²¹ Hüseyinzade, s. 4.

²² Hüseyinzade, s. 4.

²³ “**Hayatı Değiştiren 85 Buluş**”, <http://www.tumgazeteler.com/?a=142555>, (05.03.2009)

kullanarak- gemi yapmaya başlamışlardı.²⁴ Osmanlı Denizciliğinin temelini 1090'larda Türkiye Selçuklu devleti atmıştır.²⁵ Çaka Bey yaptığı donanma ile 1089'da Midilli'yi, 1090'da Sakız'ı aldı. Alkan Bey 1094'de Marmara Adası'nı alarak Ege ve Marmara Denizi'nin bir bölümünün kontrolünü ele geçirmişti. Selçuklardan sonra Aydın, Saruhan ve Karesi Beylikleri de denizlere doğru gelişmiş, İzmir ve Efes tersanelerinde ve limanlarda yapılan filolarla Ege Denizi'ne akınlar düzenlenmiştir.²⁶

Sonrasında Osmanlılar da Aydınoğulları ve Karesi Beyliklerinin bıraktığı yerden denizciliği teslim alarak ilerlemeye başlamışlardır. Önceleri Ege Denizi'nde akınlar yaparak denizciliği güçlendirmeye çalışmışlar, daha sonra Fatih Sultan Mehmet zamanında ise deniz+kara güçlenmesi stratejisini birlikte uygulamaya başlamışlardır. Bu amaçla Ege bölgesinde deniz gücü sağlanırken, Karadeniz'in bir Türk gölü haline getirilmesi amaçlanmıştır. Fatih dönemi incelendiğinde, denizyoluna karayolundan daha önem verildiği söylenebilir. Üçüncü deniz olan Akdeniz'de ise Kanuni Sultan Süleyman zamanında ve Barbaros Hayrettin Paşa'nın Kaptan paşalığı zamanında da üstünlük sağlanmıştır.²⁷

Ülkenin sahip olduğu Anadolu coğrafyası, üç tarafı denizlerle çevrili olması ve 2 büyük kıtayı birbirine birleştiren boğazlara sahip olması ile dönemin en önemli coğrafyaları içerisindeydi. Tarih boyunca birçok önemli savaş da bu önemli coğrafyanın ele geçirilmesi amacıyla yapılmıştır. Bu yüzden de Türkler Anadolu coğrafyasındaki denizlerdeki üstünlüklerini daha çok askeri alanda sağlamışlardır.

III. Murat zamanında Türkler Karadeniz, Ege ve Akdeniz'in önemli bölümlerini kontrolleri altına almış ve egemenlik kurmuşlardı, fakat artık bu yeterli değildi. Akdeniz'den, Cebelitarık Boğazı'ndan Atlantik'e çıkılması, yeni dünyanın (Amerika) zenginliklerine ulaşarak devlete yeni ticari imkanların sağlanması gerektiği anlaşılmıştır. Osmanlı Devleti, donanmasını okyanuslarda gezdirecek gücü kazanmalıydı. Akdeniz ve Karadeniz bölgesinde kazandıkları üstünlük, denizcilik

²⁴ <http://www.denizce.com/denizciliktarihi4.asp> (10.03.2009) .

²⁵ Aydın Taneri, "Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri", Ankara, 1981, s. 321.

²⁶ Tülay Duran, "Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları", Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002, s. 334.

²⁷ Duran, s. 334.

biliminde yeni araştırmalar dönemini başlattı. Ünlü Türk denizcilerinin yetişmesi de bu dönemde olmuştur.²⁸

İstanbul'un alınmasından kısa bir süre sonra yapılan nüfus sayımına göre İstanbul o zamanlar Avrupa'nın en büyük şehriydi. O tarihte böylesine büyük bir nüfusun ihtiyaçlarının karşılanması çok zordu ve organize bir sistemi gerektiriyordu.²⁹ İşte deniz taşımacılığının önemi de bu noktada Osmanlı İmparatorluğu için artmıştır. İstanbul'un coğrafi alanı, çok eski tarihlerden başlayarak Asya (İpekyolu), Rusya, İran, Rumeli vilayetleri ve Avrupa lkeleri arasında yapılan mal ve eşya naklinin önemli bir transit geçiş noktası olmuştur. Özellikle Sarayburnu-Haliç arasındaki denizin değişen iklim şartlarına rağmen korunaklı tabii büyük bir liman oluşu ticari hayatın bu bölgelerde gelişmesini sağlamıştır. Günde 300-500 ton buğday, yılda 200.000 sığır, 6 milyondan fazla koyun, kuzu, tonlarca pirinç, şeker, fıırlarla bal tüketilmektedir. Dönemin kara ve deniz ulaşım araçlarıyla tonlarca malın bir yerden bir yere organizasyonu gerekmektedir.³⁰ Bu yüzden o dönemde deniz ticaretinde büyük bir hareketliliğın olduğu bilinmektedir.

Bu dönemden sonraki Osmanlı Denizciliğini 3 aşamaya ayırarak incelemek daha faydalı olacaktır:

- Birinci devir: Yabancı gemilerin taşıma yaptıkları devir,
- İkinci devir: Yabancı gemilerin ve Türk gemilerin birlikte taşıma yaptıkları devir,
- Üçüncü devir: Sadece Türk gemilerin taşıma yaptıkları devir.

• **Birinci Devir:** 16. yüzyıl ile başlayan birinci devirde, Türk sularında yabancı gemilerin çalıştıklarını görüyoruz. Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa Kralı I. François ile imzaladığı ticaret sözleşmesinde Avrupa ile olan Türk ticareti Fransız bayrağını taşıyan gemilere verilmişti. Bizim için kapitülasyon sözleşmesi olan, ancak Avrupa'da yayınlanan kitaplarda "modern anlamda ilk ticaret muahedesi" olarak geçen bu imtiyazdan yararlanılarak, Türk limanları arasında da Fransız gemileri

²⁸ Duran, s. 334.

²⁹ Duran, s. 335.

³⁰ Duran, s. 335.

işletiliyordu. Diğer ülkeler de Türkiye ile yaptıkları ticarete Fransız bayrağı taşıyan gemileri kullanmak zorunda idiler. 17.yy'da bu ülkelere ek olarak Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya ve sonraları Prusya da, Babıali'den Türkiye'ye ait olan ticaretlerini kendi gemileriyle yapma iznini almışlardır.³¹ Bu anlaşmalarla verilen ve devletin güçlü zamanlarında tehdit olarak algılanmayan imtiyazların zamanla kapsamı genişlemiştir ve kapitülasyonlar olarak ifade edilmişlerdir. Devletin güçsüzleştiği dönemlerde de ticari faaliyetleri büyük bir sekteye uğratmıştır.

- **İkinci Devir:** Bu devri 19. yüzyıldan başlatmak mümkündür. Bu devirde, yabancı gemiler yanında Türklerin de gemi işletmeye başladığını görüyoruz. Bu şekilde Türkiye kıyılarında ilk buharlı gemi 1828 senesinde görülmüş olup, Tanzimat'tan bir kaç sene sonra 1844'de Bahriye Nezareti tarafından İngiltere'den getirilen bir gemi ile (Seyr-i Bahri), İstanbul-Gemlik-İzmit ve Tekirdağ hattı açılmış bulunuyordu. Aynı sene içinde bir gemi daha getirtilerek (Eser-i Hayr) Boğaziçi'nde çalıştırılmaya başlanmıştır."Hazine-i Hassa Müzesi" adı verilen bu işletme; işletmecilikte özerk bir yönetimin kurulmasını gerektirdiğinden, bunun için yine Bahriye Nezaretine bağlı olmak üzere 1843 Fevaid-i Osmaniye adı altında bir yönetim kurulmasını sağlamıştır. Fakat çürük bir kaç gemi ile işe başlayan ve önemli başarı gösteremeyen, özellikle yabancı rekabetine dayanamayan bu yönetim, bir kaç sene sonra ayrıcalığı ile bir Fransız şirketine devretmeye mecbur kalmış ancak Fransız şirketi de bu işin üstesinden gelememiş ve işletme yine Türk yönetimine geri verilmiştir. Sultan Aziz devrinde, 1871'de İdare-i Aziziye ismini alan bu teşebbüsün adı 1878'de İdare-i Mahsusa olmuş, nihayet 1910 yılında Ticaret Nezareti'ne bağlı Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüşmüştür. Yine aynı dönemlerde, 1851 senesinde İstanbul ile Boğaziçi ve Kadıköy arasında gemi işletmek üzere Şirket-i Hayriye adında bir özel teşebbüs kurularak, başarılı çok önemli hizmetler vermiştir.³²

³¹ N. Atalay Tarhanlı, **“Denizcilik Sektörü ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Firmanın Halka Arzı”**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2006, s. 38,39.

³² Tarhanlı, s. 39.

- **Üçüncü Devir:** Bu devir sadece Türk gemilerinin taşıma yaptıkları dönem olup bu aşamayı I.Dünya Savaşı (1914) ile başlatmak mümkündür. Gerçi savaşta kapitülasyonlar kaldırılmıştı ve denizciliğimiz de serbest alan bulmuştu. Fakat savaş senelerinde mevcut gemilerin de birçoğu düşman tarafından batırılmış olduğundan, ticaret filomuz daha da küçülmüştür. I.Dünya Savaşı'ndan önce, yaklaşık 110.000 tona ulaşan gemilerimizden, toplam tonajı 83.600 olan 63 Türk gemisi savaşta batırılmıştır. Mütareke senelerindeki istikrarsız durum, gemilerimizin daha da fazla eksilmesine neden olmuş ve 1922'de ticaret filomuz 16.582 safi rüsum tonalitosuna düşmüştür. Cumhuriyet dönemi de, özellikle kabotaj hakkının elde edilmesiyle, bu üçüncü devir içinde değerlendirilir.³³

Özetle Osmanlılar deniz ticaretine gereğince önem vermişlerdir ve bu alanı verdikleri imtiyazlarla başta Venedik ve Fransa olmak üzere öteki devletlere bırakmışlardır. Osmanlı devletinin ilk ticaret filosu, İkinci Meşrutiyet'ten az önce kurulmuştu. Daha sonra "Seyri Sefain İdaresi" adını alan bu kuruluşu birer ikişer gemiye sahip özel şirketler izlemiştir.³⁴

1.1.4.2 Cumhuriyet Dönemi

- **Planlı Kalkınma Dönemi Öncesi**

Cumhuriyet deniz ulaşımında korumacılığa çok erken girmiştir. Yabancı şirketlere geçici olarak tanınan iki yıllık işletme imtiyazı kaldırılmış, kabotaj işletmeciliği tam olarak ulusallaştırılmıştır. Bu koruyuculuğun sonucunda ilk yıllarda özel ve kamu kesim gemilerinin tonajları hızla yükselmiştir. 1932 yılına gelindiğinde ortaya çıkan filo çok yaşlı gemilerden meydana geliyordu ve yabancı ülkelerin limanlarına girişte önemli sorunlarla karşı karşıyaydı. Bir yandan buhran nedeniyle talebin düşmesi, öte yandan sektör içindeki yarışma gemiciliği tam bir bunalıma itmiş, 1933 yılında Devlet Denizyolları'nın kurularak deniz ulaşımındaki filonun

³³ Tarhanlı, s. 40.

³⁴ <http://www.e-tarih.org/sozluk.php?sd=sozlukdetay&id=128>, (10.03.2009).

modernleşmesinde devlet sorumluluk almaya başlamıştır. 1936 tarihinde hazırlanan II. Sanayi Planı içinde yeni gemi alımına önemli yer verilmiştir. 1926-1938 yılları arasında devletin denizyolu taşımacılığında yük ve yolcu taşımacılığı karma olarak yapılmış, ilk kez 1938 yılında 3 şilep satın alınarak yolcu ve yük taşımacılığında uzmanlaşmaya gidilmiştir. Bu dönemde, yabancı şirketler elindeki liman işletmeleri kurulan Türk Liman İnhisarları'na ya da Demiryolları idaresine geçmiştir. Deniz ulaşımının emniyetini sağlamak için yabancı şirketlere verilen imtiyazla kurdukları Fenerler İdaresi, Gemi Kurtarma İşletmeleri 1930'lu yıllarda sonra devletleştirilmiştir. 1937 yılında Mustafa Kemal Atatürk TBMM' nin 1937 tarihindeki açılışına gönderdiği konuşmasında yer verdiği ' Denizciliği Türk'ün Büyük Milli Ülkesi Olarak Düşünmeli ve Onu Az zamanda Başarmalıyız' özdeyişi ile bu alanda ülkemiz açısından ifade ettiği genel kapsamlı büyük önemi 'Milli' sözcüğünü kullanarak ortaya koymuş olsa da II. Dünya Savaşı sonrasında taşımacılıkta yeterli gelişme gösterilmemiştir. Savaş sonrasında Türkiye'nin liman yapımında bir atılıma girdiği görülmektedir. Bu dönemdeki liman gelişmeleri bir süre için Türkiye'nin ihtiyacını karşılamış fakat özellikle Ortadoğu ülkelerinin artan mal talebini karşılayacak düzeye ulaşamamıştır.

1950 yılına kadar, doğru bir tercih olarak demiryolu ve denizyoluna ağırlık veren politikalar benimsenmiştir. Bu uygulama sonucunda 1950 yılında yük taşımalarında miktar (ton) olarak demiryolu % 55.1, denizyolu % 27.8 pay alırken, karayolunun payı % 17.1 idi. 1950 yılından sonra en pahalı taşıma türü olan karayolu taşımacılığını destekleyen politikalar, her hükümet döneminde devam ederek Türkiye'de ulaşım karayoluna bağımlı hale getirilmiştir.³⁵

1913 yılında limanlarımızdan 500.000 ton yük yüklenmiş ve indirilmiş iken 1960 yılında limanlarımızdan 2,2 milyon ton yük yüklenmiş ve 3,3 milyon ton yük indirilmiş, toplam yük boşaltma ve yükleme kapasitesi 5,5 milyon tona yükselmiştir. Bu miktar, 1961 yılında 6,2 ve 1962 yılında 7,8 milyon tona ulaşmış, limanların araç ve gereçleri de bu ölçüde gelişmiştir.³⁶

³⁵ Devlet Planlama Teşkilatı, "Dokuzuncu Kalkınma Planı-Denizyolu Ulaşımı", Ankara, 2007, s. 1

³⁶ Tarhanlı, s. 45.

1961'de limanlarımızdan yüklenen eşyanın % 29'u, boşaltılan eşyanın % 30,6'sı, Türk bayraklı gemilerle taşınmıştır. Ticaret filosunun büyütülmesine 1921–1962 yılları arasında hız verilmiştir. 1945 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Liman ve Deniz İşleri Daire Başkanlığı'nın yanısıra, İstanbul şehir hatları işletmesi ve Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuştur.³⁷

1950'li yıllarda deniz ticaret filosu 605.789 grostona yükselmiştir. 1942, 1943, 1944, 1945 yılları deniz ticaret filomuzun en çok büyüdüğü yıllar olmuştur. Bu yıllarda 231.068 groston taşıma kapasitesine sahip 380 gemi filoya katılmıştır.³⁸

1951–1960 döneminde ise 213.381 groston taşıma kapasitesinde 928 gemi daha filoya katılmış, 1960 yılı sonuna gelindiğinde deniz ticaret filosu 819.170 groston taşıma kapasitesine ulaşmıştı. 1961 yılında katılan 59.448 ve 1962 yılında katılan 47.228 grostonluk gemilerle 18 ve daha büyük grostonlardaki Türk deniz ticaret filosu 925.906 grostona erişmiştir. Ticaret filosu 2803 gemiden oluşmaktaydı.³⁹ Türk ticaret filosu her ne kadar büyükmüş gibi görünse de, 1962 yılına gelindiğinde Türkiye'nin elinde yaşlı bir deniz ticaret filosu vardı. Bu özellik, daha önce de değinildiği gibi, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında ve daha sonrakinde ilkelere bağlandığı gibi, deniz ticaret filosunun gençleştirilmesini kaçınılmaz kılmıştır. Deniz ticaret filosunun; 20.919 grostonu 60 yaşından büyük, 45.024 grostonu 50-60 yaşlarında, 73.721 grostonu yaşlarında, 72.000 grostonu 30-40 yaşlarında, 145.943 grostonu 20-30 yaşlarında, 166.982 grostonu 15-20 yaşlarındaydılar.⁴⁰

1958 yılında Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'na (IMO) üye olan Türkiye, Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinatörlüğünde, denizciliğin hukuki, ekonomik ve teknik gelişimine uyum sağlamak için uluslararası kuruluşlar (IMO, OECD, UNCTAD) bünyesinde yapılan çalışmalara katılmıştır.

³⁷ Tarhanlı, s. 45.

³⁸ Tarhanlı, s. 45.

³⁹ Tarhanlı, s. 46.

⁴⁰ Tarhanlı, s. 46.

- **Planlı Kalkınma Dönemi**

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967) yürürlüğe girerken, 1962 yılında denizciliğimiz 798.300 DWT yolcu ve yük taşıma kapasitesine ulaşmıştır. Deniz taşımacılığı kapasitesinin % 40'ı kamu kesimine, % 60'ı özel kesime aitken, % 71'i kuru yük gemilerinden, % 21'i tankerlerden ve % 8'i yolcu gemilerinden oluşmuştur. Ancak deniz taşıma kapasitesinin 445.000 DWT'luk bölümü 20-25 yaşından büyük gemilere aitti ve bu gemilerin 1962-1970 yıllarında servisten çekilmeleri gerekiyordu. Ticaret filosunun gençleştirilme ihtiyacı vardı.⁴¹

1962 yılına gelindiğinde, askeri amaçlar dışında, yılda 23.600 DWT'luk yük ve yolcu gemisi yapmaya yeterli tersane kapasitesine sahip olunmuştur. Tersane kapasitelerinin % 95'i kamuya, % 5'i özel kesime aittir. Ülkenin ihtiyaç duyduğu gemilerin yapımına teknik yönden yeterlilik taşıyan tersaneler, eksiklerinin tamamlanması halinde, yaşlılıkları nedeniyle servisten çıkartılacak gemilerin yerlerine yenilerini yapmaya, ticaret filomuzu gençleştirmeye elverişlilik gösterecekti.⁴²

Haydarpaşa dışında, önemli 11 limanımız 1963 sonuna gelindiğinde 6.4 milyon ton yükleme ve boşaltma yapmışlardır.⁴³

1967'ye gelindiğinde, yolcu dâhil kamu kesimi taşıma kapasitesi 287.518 DWT iken, özel kesim taşıma kapasitesi 553.304 DWT'a ulaşmıştır. Başka bir deyimle taşıma kapasitesinde ağırlık özel kesimdeydi.

Birinci plan döneminde yurt içi inşa hedeflenmiştir. Gemi inşa sanayii ile ilgili, özellikle 1000 DWT'nun altında gemi üretimindeki hedeflere ulaşılmıştır. Fakat gemi üretiminde 3000 DWT'nin üzerine çıkılamaması, taleplerin ithalatla giderilmesine yol açmıştır.⁴⁴

⁴¹ “Türk Denizcilik Sektörünün Tarihçesi-7”, <http://www.bilgininadresi.net> (16.03.2009).

⁴² Tarhanlı, s. 47.

⁴³ “Türk Denizcilik Sektörünün Tarihçesi-7”, <http://www.bilgininadresi.net> (16.03.2009).

⁴⁴ Tarhanlı, s. 47.

İkinci Plan döneminde (1968-1972), 1967 sonlarında gemi üretiminin yıllık ortalama % 24,5 artması sonucunda, gemi üretiminin dış ticaret bilançosuna ithalat nedeniyle olumsuz etki yaptığı görülmüştür.⁴⁵

Üçüncü Plan dönemi başlarken, Türkiye'nin aldığı gemi siparişleri, gemi inşa sanayisine bizim gibi yeni girmiş olan Yunanistan, Bulgaristan, Romanya ve Birleşik Arap Devletleri'nin aldığı siparişlere göre oldukça düşük düzeyde bulunmaktaydı.⁴⁶

Gemi inşasında diğer kalkınma dönemlerine kısaca bakacak olursak:⁴⁷

- Dördüncü Beş Yıllık Plan Döneminde (1979-1983); Tuzla Gemi İnşa Sanayi Bölgesi organize edilerek kurulmuştur.
- Beşinci Beş Yıllık Plan Döneminde (1984-1989); deniz ticaret filosu tonajının süratle geliştirilmesi hedeflenmiştir.
- Altıncı Beş Yıllık Plan Döneminde (1990-1994); yerli gemi inşa kapasitesinin artırılması hedeflenmiştir.
- Yedinci Beş Yıllık Plan Döneminde (1995-1999); uygulamadan kaldırılan KDV Desteği ve Türk armatörlerin navlun krizinden çok ciddi bir şekilde etkilenmeleri, sipariş düşüşün ardındaki en önemli nedenler olarak yer almıştır.
- Sekizinci Beş Yıllık Plan Döneminde (2001-2005); Gemi inşa sanayinde, Türkiye'nin hızla gençleştirilmesi ve yenilenmesi gereken deniz ticaret filosunun yaratacağı iç talep ile uluslararası gemi inşa piyasasından pay almak üzere koster inşasına önem verileceği belirtilmiştir.
- Dokuzuncu Beş Yıllık Planda (2007-2013); askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret Filosunun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye Tersaneler Master Planının sonuçları da göz önüne alınarak yeni tersanelerin kurulacağı ifade edilmiştir.

⁴⁵ Devlet Planlama Teşkilatı, "İkinci Kalkınma Planı-Denizyolu Ulaşımı", Ankara, 1968, s. 562.

⁴⁶ Tarhanlı, s. 48.

⁴⁷ Bülent Koçak, "Dünya'da ve Türkiye'de Gemi İnşa Sanayi", T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü, 2008, s. 7.

1.2 DİĞER TAŞIMACILIK ŞEKİLLERİ VE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI İLE KARŞILAŞTIRILMASI

Uluslararası ticarete konu edilen malların bir pazardan diğerine taşınması işlemi, o ürünün miktarı, özellikleri, gideceği yer ve de taşıma süresi dikkate alınarak çeşitli taşıma metodları kullanılarak yapılabilir.⁴⁸ İşte bu taşıma sistemleri kullanılan nakliye araçlarının hareket yeri ve biçime göre beş gruptan oluşmaktadır:

- Karayolu taşımacılığı
- Demiryolu taşımacılığı
- Havayolu taşımacılığı
- Denizyolu taşımacılığı
- Boru hattı taşımacılığı

Bazı durumlarda bu taşıma şekillerinden bir kaçını da ardı ardına kullanılabilir.

1.2.1 Karayolu Taşımacılığı

Karayolu eşya taşımacılığında mesafe arttıkça maliyet artsa da, bu taşımacılık şekli daha çok aktarma özelliği için tercih edilir.⁴⁹ Bu özelliğinin yanı sıra kapıdan kapıya taşımacılıkta da en uygun ve esnek taşımacılık şeklidir.

Karayolu taşımacılığının avantajlarına tek tek bakacak olursak ;⁵⁰

- Masraflı bir altyapı gerektirmez,
- Terminal gereksinimi genellikle azdır,
- Kapıdan kapıya taşımacılıkta en elverişli yoldur,

⁴⁸ Deligönül Kor Ateş, “Uluslararası Çoklu Taşımalarda Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğunun Uluslararası Konvansiyonlar Işığında Değerlendirilmesi ve Türk Hukuk Sistemindeki Yapıyla Karşılaştırılması”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2004, s. 2.

⁴⁹ Merve Ünalmış, “Maritime Transportation in Turkey&European Union With Special Reference To Privatization of Ports”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) ,Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü, İstanbul, 2005, s. 8.

⁵⁰ Ulaştırma Okulu ve Eğitim Merkez Komutanlığı, s. 2.

- Hızlı servis olanağı sağlar,
- Yükleme boşaltma işlemlerinde kolaylık sağlar.

Dezavantajlar ise;

- Taşınacak olan yük miktarının nispi olarak az olması uzun mesafelerde ekonomiklik problemi doğurur,
- Kötü hava şartları olumsuz bir etkidir,
- Enerji tüketimi çok fazladır.

Bu dezavantajlarının yanı sıra, deniz aşırı yük taşımalarında karayolunun kullanılamaması ve ülkelerarası taşımalarda politik ortamdan kaynaklanan bazı problemlerin var olmasını da sayabiliriz.

1.2.2 Havayolu Taşımacılığı

En pahalı taşıma şekli olan havayolu taşımacılığı, daha çok taşınması acil küçük miktarlarda ama pahalı olan yükler için tercih edilir. Ayrıca coğrafi boyutları büyük, yerleşim yerleri dağınık, coğrafi koşulları diğer alternatif ulaşım sistemlerinin kullanılmasına imkan vermeyen ülkeler için çok elverişli bir sistemdir.⁵¹

Havayolu taşımacılığının avantajları aşağıdaki gibi özetlenebilir:⁵²

- En hızlı ulaşım türüdür.
- Ülkelerarasında doğrudan iletim sağlandığı için politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az etkilenen ulaşım türüdür.
- Küçük miktardaki eşyanın naklinde en uygun ulaşım türüdür.
- Güvenilir bir taşımacılık şeklidir.⁵³

Havayolunun dezavantajları ise şöyledir:

⁵¹ Ulaştırma Okulu ve Eğitim Merkez Komutanlığı, s. 5.

⁵² www.lojistikturkiye.com/menu.asp?menu_id=28 (01.02.2009).

⁵³ Cem Saatçioğlu, “Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları, Türkiye Avrupa Birliği Uygulamaları”, Gazi Yayınevi, Ankara, 2006, s. 47.

- Diğer taşıma yöntemlerine göre çok pahalı bir taşımacılık yöntemidir.⁵⁴
- Yakıtları, terminal ihtiyaçları, bakım masraflarının yüksektir ve uçakların sık sık bakıma girmesi gerekmektedir.⁵⁵

1.2.3 Demiryolu Taşımacılığı

Büyük hacimli ve uzun mesafeli (200 km ve ötesi) taşımalarda demiryolu ulaştırması en uygun sistemlerden birini oluşturur.⁵⁶ Uzun mesafelerde, zamanın biraz daha esnek olduğu durumlarda kıta içi taşımacılığı açısından önem arz eden bir taşıma şeklidir.⁵⁷

Demiryolu taşımacılığının avantajları aşağıdaki gibidir.⁵⁸

- Karayolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında demiryolları daha az enerji harcamaktadır.
- Ses kirliliği açısından, kara ve havayollarına göre daha az gürültülüdür.
- Hava, su, toprağı kara ve havayollarına göre daha az kirletir, çevreci bir taşımacılık sistemidir.
- Karayollarına göre daha az arazi gerektirir.
- Sis, don, yağmur gibi olumsuz hava koşullarından karayollarına göre daha az etkilenir; bu da, güvenlik, konfor ve rahatlık açısından önemli bir faktördür.
- Demiryolu yapım maliyeti, otoyol yapım maliyetinden daha ucuzdur.
- Demiryolu taşımacılığında, sabit maliyetlerin toplam maliyetlere payı yüksektir. Bu yüzden özellikle kitlesel taşımacılığa en elverişli ve en ekonomik taşımacılık türüdür.

⁵⁴ Gizem Elbirlik, "Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2008, s.19.

⁵⁵ International Air Transport Association, "Annual Report-2009", s. 40.

⁵⁶ Ulaştırma Okulu ve Eğitim Merkez Komutanlığı, s. 3.

⁵⁷ http://www.bilgisite.com/lojistik/log_II.htm (08.02.2009)

⁵⁸ Douglas M. Lambert, James R. Stock, "Strategic Logistics Management". Irwin/McGraw-Hill, 3. Baskı. Boston, s. 88.

- Demiryolu taşımacılığı emniyetlidir. Diğer taşımacılık şekillerine göre daha az kaza olmaktadır. Küçük çekiş gücü ile emniyetli yüksek hızlara ulaşılabilir. ⁵⁹
- Uluslararası geçişlerde karayolu geçiş sınırlamaları bulunurken, transit ülkelerin tercih ettiği bir sistem olmasından dolayı geçiş üstünlüğü verilmektedir. ⁶⁰
- Aynı kapasitede taşımacılık için demiryolları, karayoluna göre daha az arazi gerektirmektedir. ⁶¹

Demiryolu taşımacılığının dezavantajları ise aşağıdaki gibidir:

- Kapsadığı pazar alanı, karayolu taşımacılığı ile karşılaştırılacak olursa, daha kısıtlıdır.
- Demiryolu taşımacılığında ilk yatırım maliyetleri yüksek olduğundan, genellikle devlet tarafından kurulup işletilmektedir.
- Yükün ulaşım süresi diğer taşıma türlerine oranla çok fazladır. ⁶²

1.2.4 Boru Hattı Taşımacılığı

Bu taşıma şekli petrol, doğal gaz ve su gibi ürünlerin taşınması için kullanılan bir yöntemdir. ⁶³

İlk başta büyük miktarlarda yatırım gerektiren botu hattı taşımacılığı, nakliyat esnasında büyük kolaylık ve ucuzluk sağlamaktadır. Ürünlerin akışkan olması, boru hatlarının iklim ve trafik koşullarından etkilenmemesi, yüksek kapasite imkanı sağlaması ve güvenilir olması, taşımada boru hattının tercih edilmesinin nedenidir. ⁶⁴

⁵⁹ Ceren Buket, “Türkiye’de Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları Ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi“, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) ,Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006, s. 16.

⁶⁰ Buket, s. 16.

⁶¹ Mahir Gökdağ, “Enerji Verimliliği Açısından Demiryollarının Önemi ve Geliştirilmesi”, Ulusal Enerji Verimliliği Kongresi, Ankara, 3-5 Şubat 1999, s. 174.

⁶² www.lojistikturkiye.com/menu.asp?menu_id=28 (01.02.2009).

⁶³ http://www.bilgisite.com/lojistik/log_II.htm (08.02.2009).

⁶⁴ Saatçioğlu, s. 49.

Boru hattı taşımacılığının en büyük dezavantajı ise politik ve bürokratik olumsuzluklardan çok fazla etkilenmesidir.

1.2.5 Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığının avantajlarına özetle bakacak olursak;⁶⁵

- Çok büyük miktarda yüklerin taşınmasına olanak verir.
- Kıtalar arası ve özellikle deniz aşırı ülkeler arasında kullanılabilecek tek taşımacılık şeklidir.
- En ucuz taşımacılık şeklidir. Demiryoluna oranla yaklaşık 3.5 kat, karayolu taşımacılığına göre 7 kat, havayoluna oranla ise 22 kat daha ucuzdur.
- Ülkeler arasındaki politik sorunlardan diğer taşımacılık türlerine göre daha az etkilenmektedir.
- Büyük miktarlarda istihdama olanak verir ve ülke ekonomisine olumlu katkıda bulunur.

Denizyolu taşımacılığının dezavantajları ise aşağıdaki gibidir;⁶⁶

- Taşınan yükün alıcının deposuna kadar denizyolu ile taşınması imkansızdır.
- Taşıma süresi diğer taşıma şekillerine göre daha fazladır.
- Gemiler çok pahalıdır ve çok büyük miktarlarda alt yapı yatırımları gerektirir.
- Tonaj tutturmada ve limanlarda yaşanan birçok problem vardır.

⁶⁵ www.lojistikturkiye.com/menu.asp?menu_id=28 (01.02.2009).

⁶⁶ www.lojistikturkiye.com/menu.asp?menu_id=28 (01.02.2009).

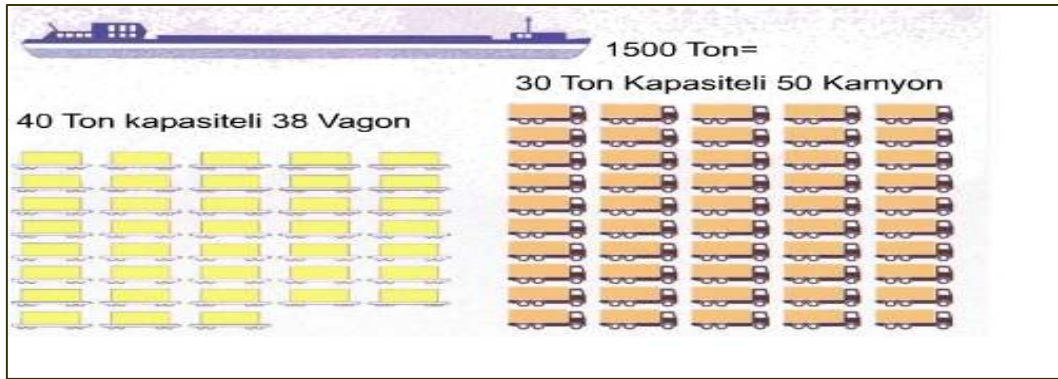
1.2.5.1 Denizyolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Şekilleriyle Karşılaştırılması

Günümüzde taşımacılık sistemi seçimini etkileyen birçok faktör vardır. Bunlar: Maliyet, hız, taşıma kapasitesi, enerji tüketimi, ulaştırma ağı gibi faktörlerdir. Tablo 1’de görüleceği üzere, taşımacılık sistemleri bu faktörlere göre birbirleriyle kıyaslanmıştır.

Havayolu taşımacılığı en hızlı taşımacılık şekli iken, denizyolu havayoluna göre düşük hıza sahip bir taşımacılık tipidir. Bu yüzden aciliyeti olan yüklerde taşımacılık şekli olarak genellikle havayolu tercih edilir. Fakat çok büyük kitlelerin taşınması gerekiyorsa, denizyolu taşımacılığında taşımada geçen toplam süre diğer taşıma sistemlerine göre daha kısadır.⁶⁷

Bir başka faktör olan taşıma kapasitesini baktığımızda ise; denizyolunun en yüksek taşıma kapasitesine sahip taşımacılık sistemlerinden birisi olduğunu söyleyebiliriz. Şekil 1’e bakacak olursak 1500 tonluk bir gemi aynı enerjiyle, otuz sekiz vagonun ve elli kamyonun taşıyacağı yükü taşımakta ve böylece önemli derecede bir ölçek ekonomisi yaratmaktadır.

Şekil 1. Modlar Arası Taşıma Kapasitelerinin Karşılaştırılması

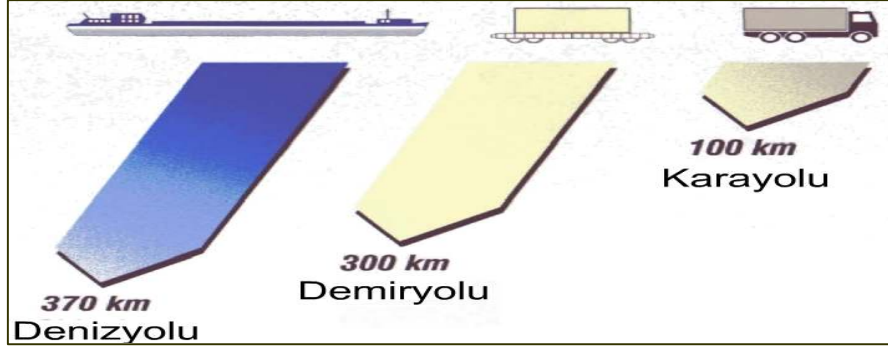


Kaynak: Ulaştırma Okulu ve Eğitim Merkez Komutanlığı, s. 4.

⁶⁷Sadık Özlen Başer, “Türkiye’de Deniz Taşımacılığı Sektörünün Ekonomik Analizi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) , Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 1993, s. 20.

Ayrıca Uluslararası verilere göre, aynı miktarda enerji ile 370 km su yolunda, 300 km demiryolunda ve 100 km de kara yolunda mesafe alınabilmekte, denizyolu taşımacılığının enerji tüketimindeki avantajı ise bu noktada ortaya çıkmaktadır. Bu durum Şekil 2’de gösterilmiştir.

Şekil 2. Aynı Miktar Enerji ile Ulaşım Mesafeleri



Kaynak: Ulaştırma Okulu ve Eğitim Merkez Komutanlığı, s. 4.

Emniyet açısından denizyolu taşımacılığı karayolu taşımacılığına göre daha yüksek güvenliğe sahiptir.

Denizyolu taşımacılığı faaliyetlerinin sularda sürdürülmesi nedeniyle ulaşım ağının kurulması, sahip olunan kıyılar ve limanlar ile sınırlıdır. Oysaki karayolunda ulaştırma ağı çok geniştir.

Maliyetler açısından denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık sistemleriyle kıyaslandığında ise denizyolu taşımacılığında iki önemli husus vardır; bunlar, gemi ve ilgili karasal tesisler olarak limanlardır. Her ikisinin de ilk yatırım maliyetleri çok yüksektir.⁶⁸ Fakat işletme giderleri orta derecede olduğu için, taşımacılık şekilleri içerisinde en ucuz taşımacılık şeklidir. Denizyolu taşımacılığı demiryolu taşımacılığına oranla 3.5 kat, karayolu taşımacılığına oranla ise 7 kat, havayoluna oranla 22 kat ucuzdur.⁶⁹

⁶⁸ Ulaştırma Okulu ve Eğitim Merkez Komutanlığı, s. 4.

⁶⁹ Hüseyinzade, s. 1.

Tablo 1. Taşıma Alt Sistemlerinin Özellikleri

Sistemler	Hız	Kitle Taşıma (Taşıma Kapasitesi)	Güvenlik	Enerji Tüketimi	Ulaştırma Ağı Kurma (Erişilebilirlik)	Maliyet	
						İlk Yatırım Maliyeti	İşletme Maliyeti
Denizyolu	Düşük	Yüksek	Yüksek	Az	Sınırlı	Yüksek	Orta-Az
Demiryolu	Orta-Yüksek	Yüksek	Yüksek	Az	Doğal Koşullarla sınırlı	Yüksek	Orta
Karayolu	Orta	Düşük	Düşük	Çok	Çok Fazla	Az-Orta	Az
Havayolu	Çok Yüksek	Orta	Yüksek	Çok	Doğal Koşullarla sınırlı	Yüksek	Çok Yüksek
Boru Hattı	Çok Düşük	Orta-Yüksek	Çok Yüksek	Az	Az	Yüksek	Az

Kaynak: İsmet Ergun, “Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü”, Hacettepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Yayın No:10, Ankara, 1985, s. 5.

Denizyolu taşımacılığı düşük ulaşım hızına rağmen hem daha ekonomik olması hem de kombine taşımacılıkta önemli bir yere sahip olması nedeniyle dış ticaret işlemlerinde en çok tercih edilen yöntem olmaktadır.⁷⁰

Politik açıdan bakacak olursak; çeşitli gerginlik durumlarında ülkeler topraklarını ve hava sahalarını transit geçişe kapatabilmektedirler. Denizyolu taşımacılığı bu gibi durumlarda da tercih sebebidir. Çünkü ulaşım genellikle uluslar arası sularda yapılmaktadır.

1.2.5.2 Denizyolu Taşımacılığının Türleri

Denizyolu taşımacılığı, hitap edilen alana göre, kabotaj taşımacılığı ve yük taşımacılığı; hizmetin sürekliliğine göre düzenli ve düzensiz taşımacılık; taşınan yükün türüne göre ise kuru yük ve sıvı yük taşımacılığı olarak sınıflandırılmaktadır.

1.2.5.2.1 Hitap Edilen Alana Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri

- **Kabotaj Taşımacılığı**

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarına kabotaj taşımaları denir.⁷¹

Uluslararası rekabete kapalı olan denizyolu taşımacılığı olarak tanımlayabileceğimiz kabotaj taşımacılığında hizmet iç piyasaya dönüktür. Rekabet ise ulusal niteliktedir.⁷²

⁷⁰ M.Sadık Karacaoğlu, “Lojistik Sektörünün Dünü Bugünü ve Entegre Lojistik Kavramının Horoz Lojistik Uygulamaları”, Preston University, İstanbul, 2007, s. 45.

⁷¹ Ünalı, s. 87.

⁷² Elbirlik, s. 27.

- **Uluslararası Taşımacılık**

Uluslararası deniz taşımacılığında uluslararası rekabet söz konusu olup, taşıma hizmeti uluslararası piyasa koşullarına göre yürütülür. Taşımacılığın başlangıç ve bitiş noktaları ile yolculuk ülke sınırları dışında gerçekleşmektedir.⁷³

1.2.5.2.2 Hizmetin Sürekliliğine Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri

- **Düzenli (Layner) Taşımacılık**

Layner taşımacılığında düzenli, sürekli hizmet söz konusudur. Bu hizmet türünde zamanlama esastır. Gemiler seferlerini ve hizmetlerini belirli bir tarife uyarınca sürdürürler. Hangi limanlara ne zaman uğranacağı sefer programlarında belirtilir. Layner taşımacılığında hizmet tramp taşımacılığına göre daha pahalıdır. Bunun nedeni layner taşımacılığında, gemilerin yükten önce hizmeti esas tutmalarıdır.⁷⁴

Layner taşımacılık 2 grupta toplanır: konvansiyonel laynercilik ve modern laynercilik. İki laynercilik türünü birbirinden ayıran ölçüt, liman süresidir. Konvansiyonel laynercilikte liman süresi seyir süresinden çoktur. Modern laynercilikte ise, liman süresi seyir süresinden daha azdır.⁷⁵

- **Düzensiz (Tramp) Taşımacılık**

Tramp taşımacılığı, yük olan limanlar arasında hizmetin yapılması şeklinde ortaya çıkar, düzensiz bir taşıma şeklidir. Layner taşımacılığında hizmet esas iken, tramp taşımacılığında yük temeldir. Tramp taşımacılığı çoğunlukla iki liman arasında yapılır. Yük

⁷³ Elbirlik, s. 27.

⁷⁴ Serap İncaz ve Güler Biler Alkan, “Türk Deniz Taşımacılığının Bugünkü Durumu ve Önemi“, IV. Ulaştırma ve Trafik Kongresi – Sergisi Bildiriler Kitabı, Ankara, 2003, s. 398.

⁷⁵ Kayserilioğlu, s. 9.

nerede ise orada tramp hizmeti oluşur. Tramp taşımaları ekonomik değeri düşük dökme yükleri kapsar.⁷⁶

Tramp taşımacılıkta kömür, hububatlar, maden cevheri, seker, gübre gibi çeşitli dökme yükler taşınmaktadır ve yüklerin büyük bir kısmını mevsimsel yükler oluşturmaktadır.

1.2.5.2.3 Taşınan Yükün Türüne Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri

- **Kuru Yük Taşımacılığı**

Kuru yük taşımacılığının konusunu maden cevheri, kömür, gübre, tahıl, fosfat gibi ürünler oluşturur. Kuru dökme yük, yükleme ve taşıma yönünden, geminin güvenliği yönünden bazı tehlikeler arz eder. Gemi işletmesinin bu tehlikeleri önlemek için gereken tedbirleri alması gerekmektedir.⁷⁷

- **Sıvı Yük Taşımacılığı**

Sıvı yük taşımacılığını ham petrol, petrol ürünleri, su, kimyasal maddeler, sıvı gazlar oluşturur. Tüm deniz taşımacılığında en büyük taşıma tonajını (yaklaşık yarısını) sıvı yük taşımacılığı oluşturmaktadır. Kimyasal maddeler genellikle tehlikeli yük grubu içinde olup hem taşıma emniyeti ve hem çevre koruma yönünden problem yaratabilen maddelerdir.⁷⁸

- **Konteyner Taşımacılığı**

Oldukça yeni olan konteyner kullanımı ile deniz taşımacılığında bir çığır açılmıştır. Konteynerın ilk kullanımı 1920’lerde olmasına rağmen, dünya üzerinde yaygınlaşması 1960’lı yılları bulmuştur. Konteyner ile daha kısa sürede yükleme ve

⁷⁶ İncaz, Alkan, s. 398.

⁷⁷ Elbirlik, s. 29.

⁷⁸ İncaz, Alkan, s.399

boşaltma yapılabildiği için, geminin limanda daha az beklemesi sağlanmaktadır. Bu ise sefer süresinin azalması ve dolayısıyla taşıma maliyetinde düşüşe imkan tanımaktadır.⁷⁹

Konteynerların taşıma alanında sağladığı bazı avantajlar şu şekilde sıralanabilir:⁸⁰

- Yükleri birleştirebilme imkanı,
- Emek yoğun elleçleme yerine seri elleçlemeye fırsat tanınması,
- Taşımada ekonomi sağlaması,
- Malın çalınma riskini azaltması,
- Yük hasarında azalma,
- Taşımada döküman tasarrufu,
- Sigorta maliyetlerinde tasarruf,
- Bir taşıma sisteminden diğerine kolayca geçiş,
- Mala ambalaj görevi görmesi.

1.2.6 Tümleşik Taşımalar

Tümleşik taşıma, bir ticari operatörün (işleticinin) sayıca birden çok taşıma sistemini kullanarak verdiği taşıma hizmetidir.

Tümleşik taşıma günümüz gereksinimi çerçevesinde şekillenmiş, lojistik destekli çağdaş bir taşıma hizmetidir. Hizmette entegrasyon lojistik sayesinde sağlanır. Tümleşik taşımanın özellikleri şunlardır:⁸¹

- Seri, hızlı ve kesintisiz hizmet (kapıdan-kapıya),
- Entegrasyon hizmette – taşıma sistemlerinde değil,
- Hizmette lojistik desteği,
- Tarifeli ve kaliteli hizmet (gecikmesiz, hasarsız ve eksiksiz taşıma),
- Hizmette teslimden doğan gecikme taşıyanın sorumluluğu,

⁷⁹ Kayserilioğlu, s. 14.

⁸⁰ Kayserilioğlu, s. 14.

⁸¹ Necmettin Akten, “Taşımacılıkta Çağdaş Motif: Kapıdan Kapıya Taşıma”, Logistical Dergisi, Yıl 3 Sayı 3, s.1.

- Tek yük senediyle taşıma,
- Teknoloji yoğun altyapı

Tümleşik taşıma, gelişen uluslararası ilişkilerin sonucudur. Bir anlamda da, ülkeler arası ticarete sınır engelini kaldırılması, dolayısıyla uluslararası ticaretin kolaylaştırılması uğruna verilmiş çabaların ürünüdür.

Kombine taşıma, çoklu taşıma, modlar arası taşıma gibi tümleşik taşımalar mevcuttur:

- Çoklu Taşımacılık (Multimodal Transport): Bir yükün, satıcıyla alıcı arasında, en az iki taşıma sistemiyle (Örneğin: demiryolu-karayolu, karayolu-havayolu veya denizyolu-demiryolu gibi) ve tek yük senediyle taşınmasıdır. Çoklu taşımacılık bir ülkenin ulusal sınırları içinde yapılabileceği gibi, uluslararası alanda da yürütülebilir. Çoklu taşıma eğer iki ülke arasında gerçekleştiriliyorsa uluslararası çoklu taşımaya dönüşür. Günümüzdeki uygulama da, ağırlıklı olarak uluslararası çoklu taşıma yönündedir.⁸²

Çoklu taşıma ilk önce sanayileşmiş ülkeler arasında gelişim göstermiş, günümüzde ise tüm dünyada yaygınlık göstermiştir. Birden fazla taşımacılık sistemine yatırım yapılmasını ve modern teknoloji kullanımını gerektirir. Bu yüzden de daha fazla sermaye gerektiren bir yatırım türüdür.⁸³

- Modlar Arası Taşıma (Intermodal Transport): Intermodal taşımacılık yük veya yolcunun, çıkış noktasından varış noktasına kadar tek bir sefer tarifi ile iki ya da daha fazla taşıma modunun birbiri ile bağlantılı ve koordineli olarak taşınmasıdır. Burada konteyner taşımacılığı veya treylerin hiç açılmadan karayolu, demiryolu veya deniz yolu ile taşınması kastedilmektedir. Hedef, yüklemede ağız kapatılan ünitenin teslim yerinde açılmasıdır.

- Kombine Taşımacılık (Combined Transport): Türler arası taşımacılıktaki taşıma zincirinin asıl büyük kısmının demiryolu veya denizyolu ya da iç-suyolu ile gerçekleştirildiği, başlangıç ve bitiş ayaklarında karayolunun olabildiğince kısa olarak yer aldığı bir taşıma sistemidir.

⁸² Kayserilioğlu, s. 11.

⁸³ Kayserilioğlu, s. 11.

Kombine taşımacılık ulaştırma türleri içerisinde teknik ve ekonomik açıdan en etkin taşıma zincirini gerçekleştirmesi nedeniyle akılcı bir çözümdür. Kombine taşımacılıkta karayolu taşıması yerine demiryolu taşımacılığının seçilmesi demiryollarının önem kazanmasında büyük bir önem taşımaktadır.

Kombine taşımacılık, modlararası taşımacılığın sınırlandırılmış biçimi olarak düşünülebilir.⁸⁴ Taşımacılık sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması kavramı ile oluşturulan “kombine taşımacılığın” geliştirilmesi önemli ve ortak bir strateji olarak Avrupa’nın gündemindedir.⁸⁵

⁸⁴ Metin, s. 22.

⁸⁵ “Vizyon 2023-Ulaştırma ve Turizm Paneli”, Ankara, 2003, s. 1.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

2.1 Dış Ticaretin Tanım ve Kapsamı

Ülkeler, nüfus ve coğrafi özelliklerinin yanında sosyal, siyasal, ekonomik yapı, tarihsel geçmiş, ekonomik gelişme, kültür ve benzeri özellikler bakımından da birbirinden farklılık göstermektedirler. Fakat bütün ülkeler aynı dünya üzerinde bulunmakta ve aynı dünyanın kaynaklarını kullanmaktadırlar.⁸⁶

Dünya toplumunda, ülkelerin en başta gelen özelliği, her birinin kendi dışında kalanların tümü veya büyük çoğunluğuyla ilişkide bulunmasıdır. Geniş bir açıdan bakıldığında, ülkeler arası ilişkiler ekonomik, sosyal, kültürel, askeri, sportif ve benzeri olabilir. İşte bu farklı nitelikteki ilişkilerin her biri ayrı bir bilimin konusuna girer. Bu ilişkilerin içinden ekonomik ilişkilerin başında ülkeler arası mal alım ve satımları gelir. Mal akımları, belki de uluslararası işlem türlerinin içinde en eskisidir.⁸⁷

Bu şekilde ülkenin dış dünya ile yaptığı ve yalnızca mal alım ve satımlarını kapsayan işlemlere “dış ticaret” adı verilir.⁸⁸

Dış ticaret kavramı Türk Dil Kurumu tarafından ise ; “bir devletin yabancı devletlerle yaptığı alışveriş, ithalat ve ihracatın tamamı” olarak tanımlanmıştır.⁸⁹ Bu tanımda dış ticaretin, ithalat ve ihracat olarak iki unsurdan meydana geldiğini görüyoruz. İthalat; “başka bir ülkeden mal getirme veya satın alma, dış alım “ anlamına gelirken, ihracat ise; “bir ülkenin ürettiği malları başka bir ülkeye veya ülkelere satması”⁹⁰ anlamına gelmektedir.

⁸⁶Halil Seyidoğlu, ”Uluslararası İktisat”, Güzem Can Yayınları, Genişletilmiş 15. Baskı, İstanbul, 2005, s. 2.

⁸⁷ Seyidoğlu, s. 2,3.

⁸⁸ Seyidoğlu, s. 3.

⁸⁹<http://www.tdk.gov.tr/TR/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAAF6AA849816B2EF05A79F75456518CA> (04.04.2009).

⁹⁰<http://www.tdk.gov.tr/TR/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAAF6AA849816B2EF05A79F75456518CA> (05.04.2009).

Bu noktada birbirine çok yakın olan iki kavram olan “uluslararası ekonomi” ve “dış ticaret”i birbirine karıştırmamak gerekir. Uluslararası ekonomi kavramı ülkeler arasındaki tüm ekonomik ilişkileri inceleyen bir bilim dalı iken, dış ticaret uluslararası ekonominin yalnız mal ve hizmet mübadelelerine konu olan kısmıdır.⁹¹

Peki ülkeler neden dış ticaret yapma gereği duyarlar? Şöyle ki bazı ülkelerde belirli malların arzı çok fazla olabilir (ihracat) veya tam tersi yerli üretim ülke gereksinimlerini karşılamıyor olabilir (ithalat). Bunun dışında bazı malların ticareti ise ülkeler arası fiyat farklılığından veya ürün farklılığından kaynaklanabilir.

Kısaca ülkeleri dış ticarete sevk eden nedenleri 4 grupta toplayabiliriz:⁹²

- **Yurtiçi Talep Karşılandıktan Sonraki Üretim Fazlası**

Endüstri devriminden önceki dönemlerde ekonomilerin temel sorunu üretimin nasıl artırılması gereği iken, bu sanayileşme hareketinden sonra üretilen ürünlere pazar bulunması ve uluslararası piyasaların nasıl genişletileceği temel sorun oldu. Ülke içindeki talep karşılandıktan sonra üretim fazlası, ülkelerin dış ticarete girmesini zorunlu konuma getirmektedir.

- **Yerli Üretimin Yetersizliği**

Dış ticarete neden olan önemli faktörlerden biri de, belirli malların bazı ülkelerde hiç üretilmemesi ya da yerli üretimin iç talebi karşılamaya yeterli olmamasıdır. Günümüzde hiçbir ülke kendi kendine yeterli değildir. Doğal kaynakların yeryüzündeki dengesiz dağılımı, teknik bilgi ve uzman emeğin yetersizliği, ekonomik gelişme farklılıkları üretim yetersizliğine neden olarak, ülkeleri dış ticarete yönlendirmektedir.

⁹¹ Günay, s. 3.

⁹² http://www.ekodialog.com/uluslararasi_ekonomi/dis_ticarete_yonelmenin_nedenleri.html (05.04.2009).

- **Uluslararası Fiyat Farklılıkları**

Ülkeler arasında üretim maliyetleri farklıdır. Teknoloji ve ülkelerin sahip oldukları üretim faktörlerinin farklılıkları üretim maliyetlerini etkilerken aynı zamanda ülkeler arasında verimlilik farklarına da neden olur. Verimlilik farklarından dolayı ülkeler ürettikleri bütün malları değil, bunların içinden en ucuza üretebildikleri malları yurtdışına satarken, daha yüksek maliyete ürettikleri malları ithal etme yoluna gideceklerdir.

- **Mal Farklılaştırması**

Belirli bir mal grubunu üreten firmalar topluluğuna endüstri denir. Endüstri içindeki bu firmaların ürettikleri mallar birbirinin benzeri olmakla birlikte bire bir aynı değildir. Malların dış görünüşü, kullanılışı veya faktör bileşimi farklıdır. Bunun nedeni tüketici tercihlerinin birbirinden farklı olmasıdır. Oldukça geniş bir mal grubu içinde yerli ve yabancı mallara olan talep yapısı da farklılık göstermektedir.

Ülkelerin ekonomilerinde çok önemli bir yeri olan dış ticaret aracılığıyla, liberal doktrine ve serbest dış ticaret ilkesine inanan klasik iktisatçılardan beri, bütün ülkelerde üretim faktörlerinin optimal kullanımının sağlanabileceği ve dünya refahının bu şekilde en yüksek düzeye ulaşacağı savunulmuştur. Dış ticaretin aynı zamanda milli geliri artırıcı etkisi de vardır.⁹³

Dış ticaretten elde edilen yararları ise iki şekilde açıklayabiliriz.⁹⁴

- Ülkelerin üretiminde ihtisaslaşmaya gittiği alanlarda daha az zahmetle ihtisaslaşmadığı alanlarda ihtiyaç duyduğu daha yüksek tatmine ulaşmasını sağlar. Bu da ülkenin minimum zahmetle faydaya ulaşmasına imkan verir.
- Dış ticaret sayesinde ülke ihtisaslaşma olduğu malı en az emekle en çok ve en kaliteli üreterek ihraç eder ve daha çok zahmetle ürettiği malı ise

⁹³ Günay, s. 4.

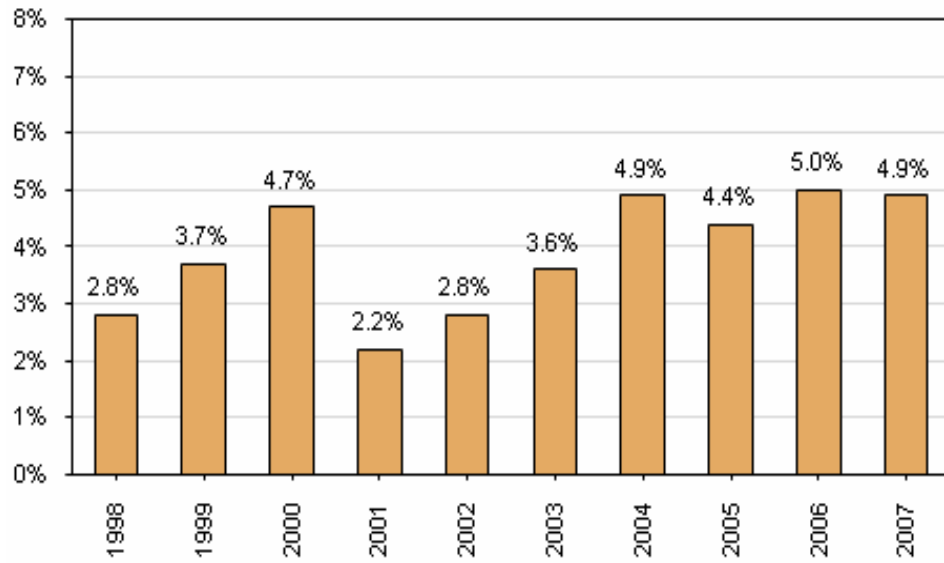
⁹⁴ M.Serdar Ayan, “Deniz Taşımacılığında Navlun Piyasaları ve Türkiye Açısından Önemi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) , Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 1997, s. 1,2.

ithal etmesini sağlar. Bu şekilde ekonomi biliminin temeli olan kıt kaynaklarla toplumun çok sayıda ihtiyaçları arasında optimal denge kurularak fayda elde edilmiş olur.

2.2 Dünya Ticaretindeki Gelişmeler

Son 10 yılda dalgalı bir büyüme trendi izleyen dünya ekonomisi, 1998 yılında % 2,8'lik bir büyüme gerçekleştirirken, 2007 yılında da uluslararası ekonomik tüm değişimlere rağmen bir önceki yıla göre çok düşük bir azalma ile % 4,9'luk bir büyüme gerçekleştirmiştir. Bu değişimi Tablo 2'de görebiliriz.

Tablo 2. Dünya Ekonomik Büyümesi 1998-2007



Kaynak: IMF, World Economic Outlook, Nisan 2008, s. 2.

Dünya ekonomik büyümesinde dikkat çeken nokta gelişmiş ülkelerde büyüme yavaşlama eğilimi gösterirken, gelişmekte olan ülkelerde tam tersine 2006'ya göre daha hızlı bir büyüme gözlemlenmiştir. Gelişmiş ekonomiler 2006'da % 2,8'lik bir büyümeden sonra 2007'de % 2,5 kadar büyümüşlerdir. Ekonomik büyümedeki bu

düşüşün büyük kısmı ABD ekonomisinden ve bunun Japonya ve Avrupa üzerindeki etkisinden kaynaklanmaktadır.⁹⁵ AB bölgesi % 3'den % 2,9'a, ABD % 2,9'dan % 2,2'ye ve Japonya % 2,4'ten % 2,1'e düşmüştür. Gelişmekte olan bölgeler ise, kendi içlerinde değişken bir yapıya sahne olmuş olsalar da, toplam olarak hızlarını % 7,1'dan % 7,3'e yükseltebilmişlerdir.

Büyümleri yavaşlayan gelişmekte olan ülkeler veya bölgeler içinde dikkat çeken Güney Afrika'dır. Büyümelerini arttıranlar ise: Brezilya % 3,7'den % 5,4'e, Çin % 11,1'dan % 11,4'e yükselmiştir. Geçiş döneminde bulunan Rusya ise büyümesini % 6'dan % 8,1'e yükseltmiştir. Bkz. Tablo 3.

Tablo 3. Ülkeler Bazında Dünya Ekonomik Büyümesi 2005-2007

Bölge / Ülke	2005	2006	2007
Gelişmiş Ülkeler	2.4	2.8	2.5
ABD	3.1	2.9	2.2
Japonya	1.9	2.4	2.1
AB (27)	1.8	3.0	2.9
Almanya	0.9	2.9	2.5
Fransa	1.9	2.2	2.1
İtalya	0.0	1.7	1.5
İngiltere	1.9	2.8	3.0
Gelişmekte Olan Ülkeler	6.6	7.1	7.3
Çin	10.4	11.1	11.4
Hindistan	8.8	9.2	9.7
Brezilya	3.2	3.7	5.4
Güney Afrika	5.1	5.4	5.1
Geçiş Dönemindeki Ülkeler	6.6	7.5	8.4
Rusya	6.4	6.7	8.1

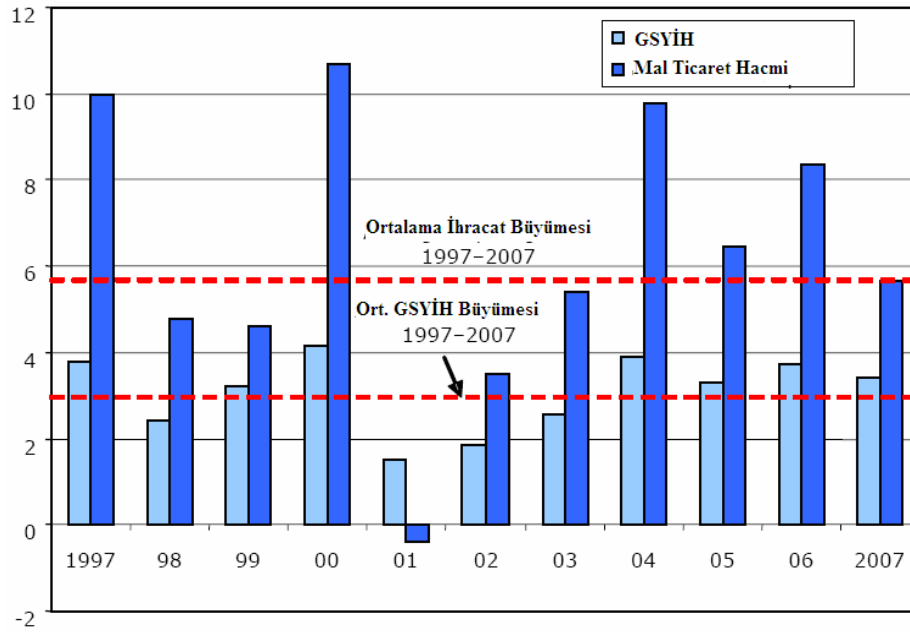
Kaynak: UNCTAD, s. 2.

⁹⁵ UNCTAD, "Review of Maritime Transport-2008", Geneva, 2008, s. 1.

Dış Ticaret, dünya ekonomisinin dünü-bugünü ve yarınına ilişkin spekülâtif olmayan en ciddi indikatördür.⁹⁶ Bu indikatördeki gelişmelere bakacak olursak, Dünya Ticaret Örgütü (WTO) ekonomistlerine göre, dünya ticaret hacmindeki büyüme 2006 yılında % 8.5 iken 2007 yılında bu oran % 5.5'a düşmüştür.⁹⁷

Buna göre 2007 yılı içerisinde dünya ticaret hacmi ve global ekonomideki büyüme, gelişmiş bölgelerdeki talebin azalmasına bağlı olarak hızını kesmiştir.⁹⁸

Tablo 4. GSYİH'da ve Dünya Mal Ticaret Hacmindeki Büyüme 1997-2007 (Yıllık Yüzde Değişim)



Kaynak: WTO, Prospects, s. 6.

Tablo 5'e göre bölge bazında Gayrisafi Yurtiçi Hasıla açısından bakıldığında en zayıf büyümeyi Kuzey Amerika bölgesi göstermektedir.

Her ne kadar gelişmekte olan ülkeler ve Bağımsız Devletler Topluluğu (CIS) , üretimdeki artışlarını kuvvetlendirerek dünya üretim hacminin % 40'nı temsil etseler de,

⁹⁶ Ruhi Duman, “ **Gemi Acenteliği ve Ticaret-Limanlar**”, İstanbul, 12 Mayıs 2009, <http://www.vda.org.tr/BaskandanYazi/AyinYazisiMAY09/tabid/287/Default.aspx> (11.10.2009).

⁹⁷ WTO, “**2008 Press Releases - World Trade 2007 Prospects For 2008**”, (Prospects), Nisan 2008, s. 1.

⁹⁸ WTO, “**International Trade Statistics 2008**”, (its), 2008, s. 1.

gelişmekte olan ülkelerin dünya ticaret hacminden (ihracattan ithalatın çıkarılmasıyla elde edilen rakam) aldıkları pay 2007 yılında % 37'ye gerilemiştir. Çünkü bu iki grup ülkelerdeki ithalat artışları ihracat artışlarından daha hızlıdır.

Güney ve Orta Amerika bölgesi ve Bağımsız Devletler Topluluğu (CIS) reel mal ithalatını yaklaşık % 18 (2007 yılındaki global ortalamanın yaklaşık 3 katı) artırırken, ihracatını % 6 artırabilmiştir.

Maden ürünleri ihracatı Afrika ve Orta Doğu mal ihracatının yarısından çoğunu teşkil ettiği için, bu bölgeler son 3 yılın nispi fiyat değişimlerinin en temel taraflarıdır. Buna bağlı olarak, bu bölgelerin ihracatı gerçek anlamıyla durgun olurken, ithalat hacimleri yaklaşık % 12,5 oranında artmıştır.

Tablo 5. Bölgelere Göre GSYİH ve Mal Ticareti 2005-2007 (Sabit fiyatlar üzerinden yıllık % değişim)

	GSYİH			İHRACAT			İTHALAT		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Dünya	3.3	3.7	3.4	6.5	8.5	5.5	6.5	8.0	5.5
Kuzey Amerika	3.1	3.0	2.3	6.0	8.5	5.5	6.5	6.0	2.5
ABD	3.1	2.0	2.2	7.0	10.5	7.0	5.5	5.5	1.0
Güney ve Orta Amerika^a	5.6	6.0	6.3	8.0	4.0	5.0	14.0	15.0	20.0
Avrupa	1.9	2.9	2.8	4.0	7.5	3.5	4.5	7.5	3.5
Avrupa Birliği	1.8	2.9	2.8	4.5	7.5	3.0	4.0	7.0	3.0
Bağımsız Devletler Topluluğu (CIS)	6.7	7.5	8.4	3.5	6.0	6.0	18.0	21.5	18.0
Afrika ve Orta Doğu	5.6	5.5	5.5	4.5	1.5	0.5	14.5	6.5	12.5
Asya	4.2	4.7	4.7	11.0	13.0	11.5	8.0	8.5	8.5
Çin	10.4	11.1	11.4	25.0	22.0	19.5	11.5	16.5	13.5
Japonya	1.9	2.4	2.1	5.0	10.0	9.0	2.5	2.5	1.0
Hindistan	9.0	9.7	9.1	21.5	11.0	10.5	28.5	9.5	13.0
Yeni Endüstrileşen Ekonomiler (4) ^b	4.9	5.5	5.6	8.0	12.5	8.5	5.0	8.5	7.0

^a Karayipleri de içerir.

^b Hong Kong, Çin, Kore, Singapur, Tayvan

Kaynak: WTO, Prospects, s. 7.

2007 yılında Asya bölgesinin ihracatları % 11,5 artarken, bölgenin ithalatı da % 8.5 artış göstermiştir. Tabi bu ithalat oranının ülke bazında da çok farklı olduğunu söylemek mümkündür. Örneğin Çin ve Hindistan iki haneli ithalat artış yüzdelere sahipken, Japonya’da bu oran sadece % 1’dir. Bkz. Şekil 3.

Kuzey Amerika’ya baktığımızda, reel mal ihracatı artışı dünya ihracat artış oranıyla hemen hemen aynı olmakla birlikte, ithalatı dünya ithalat artış oranının yarısından daha azdır. Bu rakamları daha çok Amerika Birleşik Devletlerine bağlamak gerekir. Çünkü ABD’de ithalat sadece % 1 oranında artarken, ihracat ortalama % 7 oranında artış göstermiştir. Maden ürünlerinin en bilindik ihracatçılarından ikisi olan Kanada ve Meksika’da da, para birimlerinin Dolar karşısında değer kazanmasına bağlı olarak, mal ithalatları ihracatların göre çok daha fazla artış göstermiştir.⁹⁹

Avrupa ticaret performansı her nasılsa 2007 yılında alışıktır olunmayan bir seyir izlemiştir. Ekonomik büyümede hafif bir azalma kayıt edilmiştir, fakat ithalat ve ihracatta % 3.5 oranında bir büyüme olmuştur ki bu da bir önceki yıla göre büyük bir düşüştür. Avrupa ticaretinin azalmasında daha çok Avrupa Birliği ülkelerinin kendi içlerinde yaptığı ticaretin azalmasının rolü vardır.¹⁰⁰ Avrupa’nın ve diğer bölgelerin kendi içlerinde ve diğer bölgelerle yaptıkları ticaretin oranını Şekil 4’te görebiliriz.

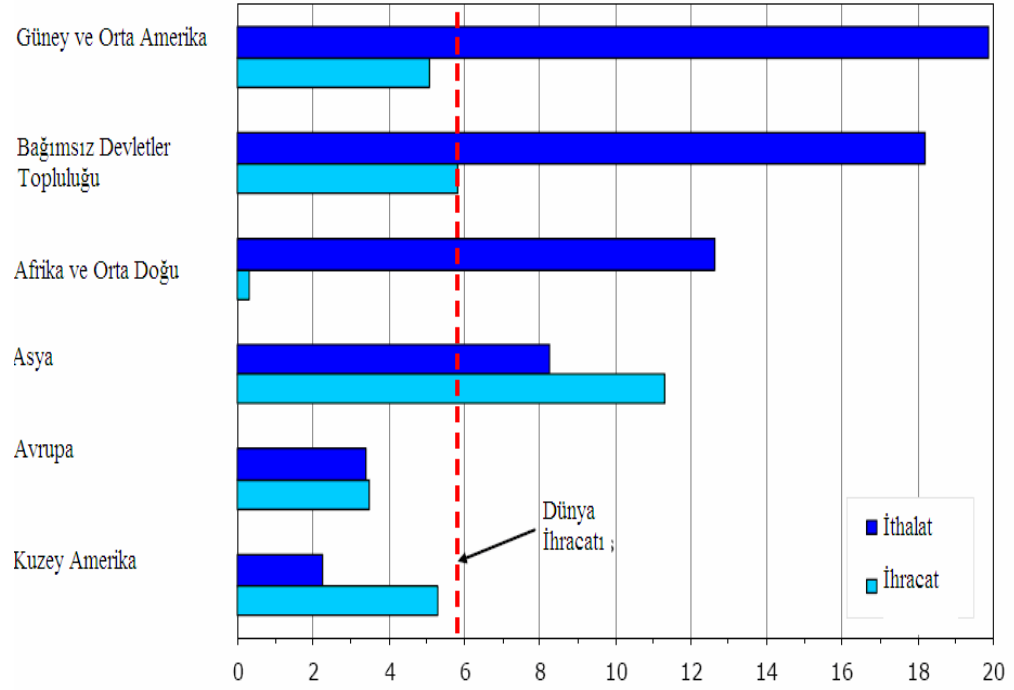
2007 yılında Avrupa’nın reel ithalat- ihracat büyüme oranı (% 3,5), aynen 2002 yılında da olduğu gibi dünya ortalamasının da gerisinde kalmıştır. Avrupa ülkelerinin ticaret performanslarının da kendi içlerinde çok farklılaştığını söyleyebiliriz. Birbirinden 3 farklı grup vardır. İlk olarak, Avrupa Birliği yeni üyeleri ve Türkiye’nin ticaret hacmindeki büyüme % 10 civarında tespit edilmiştir. İkinci olarak Almanya, Hollanda, Avusturya, Belçika, İsviçre gibi ülkeler % 5 oranında bir ticaret hacmi büyümesi gerçekleştirmişlerdir. 3. grubun ise ticaretleri neredeyse değişmemiştir (Örneğin Fransa, İspanya, İrlanda ve Malta).¹⁰¹

⁹⁹ WTO, Prospects, s. 8.

¹⁰⁰ WTO, Prospects, s. 8.

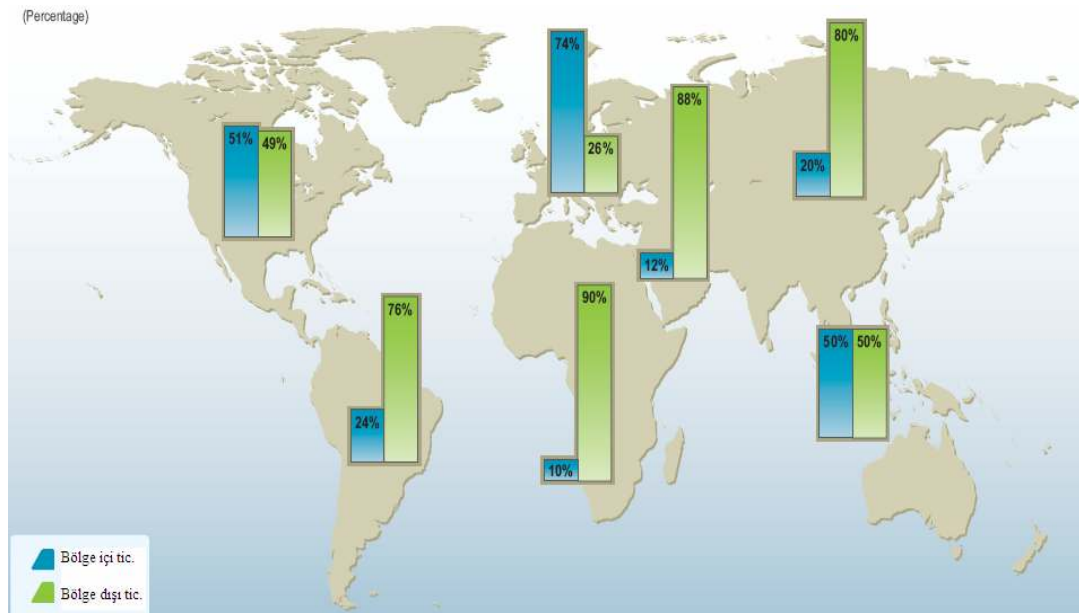
¹⁰¹ WTO, Prospects, s. 8.

Şekil 3. Bölgelere Göre Mal Ticaretindeki Büyüme 2007 (Yıllık % değişim)



Kaynak: WTO 2008, Prospects, s. 8.

Şekil 4. Bölge İçi ve Bölge Dışı Mal Ticareti-2007



Kaynak: WTO, its , s. 2.

Kısaca özetleyecek olursak 2007 yılında ihracatta en fazla büyüme oranını Asya Bölgesi, ithalatta en fazla büyüme oranını Güney ve Orta Amerika Bölgesi gerçekleştirmiştir.

2007 yılında en fazla ithalat ve ihracatı gerçekleştiren ilk 20 ülkeyi ise Tablo 6'da görebiliriz. 2007 yılında gerçekleşen dünya ithalatının yaklaşık 10.300 milyar dolar, ihracatının ise, 10.600 milyar dolar olduğunu söyleyebiliriz.¹⁰²

2007 yılında Brezilya, Hindistan ve Çin gelişmekte olan bir çok ülkeye göre net bir büyüme göstermiştir. Bu büyüme dünya ticaretinde büyüyen bir payı simgelerken, dünya ihracatındaki pay, ülkeler bireysel olarak düşünüldüğünde nispeten daha küçüktür. Örneğin Brezilya ve Hindistan'ın Dünya ticaretinden aldığı pay % 1 iken, Çin'in payı yaklaşık olarak % 10'dur.

2007 yılında Brezilya'nın mal ihracatı yaklaşık 161 Milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir. İthalatı ise 127 milyar dolar gerçekleştiği için, 34 milyar Dolarlık bir ticaret dengesini yakalamıştır.

Hindistan'ın 2000 yılından bu yana gerçekleştirdiği yaklaşık % 19 büyüme oranıyla, 2007 yılındaki ihracatı 145 milyar Dolara ulaşmıştır. Çinde 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne katılmasıyla birlikte ihracatlarını 4 katına, ithalatlarını ise 3 katına çıkarmıştır. 2007 yılındaki ticaret dengesi ise yaklaşık olarak 262 milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir.

2.3 Dünya Deniz Ticaretindeki Gelişmeler

Taşımacılığın ülke ekonomisine birçok yararı bulunmaktadır. Taşımacılık sistemleri olmadan uluslararası ekonomiden ve dış ticaretten bahsetmek mümkün değildir.

Taşımacılık sistemleri olmasa, her yerde bulunan zorunlu tüketim maddeleri dışında, bazı malların üreticisi, piyasadaki düzensizlikler nedeniyle tüketiciden çok daha yüksek fiyat elde edebilirdi. Üreticinin kullanımına hazır yalnızca bir değil birkaç taşımacılık şekli mevcut olduğundan, genelde taşıyamama nedeni ile ortaya çıkan tekelleşme

¹⁰² WTO, its, s. 13.

Tablo 6. Dünya Ticaretindeki Temel İthalatçı ve İhracatçılar-2007

Sıra	İhracatçı Ülkeler	Değer	Yüzde İçindeki Payı	Yıllık Yüzde Değişim	Sıra	İthalatçı Ülkeler	Değer	Yüzde İçindeki Payı	Yıllık Yüzde Değişim
1	AB (27 İhracatçı)	1697.8	16.4	17	1	ABD	2020.4	19.4	5
2	Çin	1217.8	11.8	26	2	AB (27 İhracatçı)	1952.0	18.4	15
3	ABD	1162.5	11.3	12	3	Çin	956.0	9.0	21
4	Japonya	712.8	6.9	10	4	Japonya	621.1	5.8	7
5	Kanada	419.0	4.1	8	5	Kanada	389.6	3.7	9
6	Kore Cumhuriyeti	371.5	3.6	14	6	Hong Kong, Çin Korunan İthalat *	370.1	3.5	10
7	Rusya Federasyonu	355.2	3.4	17	7	Kore Cumhuriyeti	356.8	3.4	15
8	Hong Kong, Çin Dahili İhracat Transit İhracat	349.4 18.1 331.3	3.4 0.2 3.2	8 -20 10	8	Meksika	296.3	2.8	11
9	Singapur Dahili İhracat Transit İhracat	299.3 156.0 143.3	2.9 1.5 1.4	10 9 11	9	Singapur Korunan İthalat *	263.2 119.9	2.5 1.1	10 9
10	Meksika	272.0	2.6	9	10	Rusya Federasyonu	223.4	2.1	36
11	Taipei, Çin	246.4	2.4	10	11	Taipei, Çin	219.6	2.1	8
12	Suudi Arabistan	234.2	2.3	11	12	Hindistan	216.6	2.0	24
13	Malezya	176.2	1.7	10	13	Türkiye	170.1	1.6	22
14	Birleşik Arap Emirlikleri	173.0	1.7	19	14	Avustralya	165.3	1.6	19
15	İsviçre	172.1	1.7	16	15	İsviçre	161.2	1.5	14
16	Brezilya	160.6	1.6	17	16	Malezya	147.0	1.4	12
17	Tayland	153.1	1.5	14	17	Tayland	140.8	1.3	9
18	Hindistan	145.3	1.4	20	18	Birleşik Arap Emirlikleri	132.0	1.2	32
19	Avustralya	141.3	1.4	14	19	Brezilya	126.6	1.2	32
20	Norveç	136.4	1.3	12	20	Endonezya	92.4	0.9	15

(*) Korunan İthalat (Retained Export) terimi Hong Kong'da yeniden ihraç edilmek yerine; ülke içinde kullanılması tercih edilen mallar için kullanılmıştır. Bu miktar toplam ithalat rakamlarından tahmini transit ihracat için yapılan ithalat rakamları çıkartılarak bulunur.

Kaynak: WTO, its, s. 13.

koşulların tamamen ortadan kalkacağı hatta oluşmayacağı düşünülebilir. Sonuçta, belirli bazı piyasa dengesizliklerini ortadan kaldıran taşımacılık, ekonominin verimliliğini de güçlendirmektedir.¹⁰³ İşte uluslararası bir yapıya sahip olan deniz taşımacılığının önemi bu noktada devreye girmektedir. Çünkü denizyolu taşımacılığı en avantajlı taşımacılık şeklidir.

Genel olarak dünya ticaretinin % 90'ının denizyolu ile yapıldığını söyleyebiliriz.¹⁰⁴ Bu oran da göstermektedir ki, denizcilik sektörü olmadan dünya ticaretinin sürdürülebilmesi neredeyse imkansızdır. Bu durumda gemiciliğin küresel ekonominin bel kemiği olduğu söylenebilir.¹⁰⁵

Geçtiğimiz son 10 yılda deniz ticaretindeki büyüme yıllık ortalama olarak % 3.1 civarında gerçekleşmiştir. Bu oran düşünülecek olursa, 2020 yılında deniz ticaretinin % 44 oranında bir büyüme gerçekleştirilmesi beklenmektedir. Hatta bu büyümenin 2031 yılında 2 katına çıkması ve toplam deniz ticaretinin 16.04 milyar tona ulaşması beklentiler arasındadır.¹⁰⁶

Uluslararası deniz ticaret hacmi verileri Tablo 7.'de görülmektedir. Buna göre; 2006 yılındaki 7.195 mton'dan 2007 yılında % 4,4 oranında artarak 7.512 mton'a ulaşmıştır. Tablo 8'de ise ton-mil bazında bakacak olursak, 2005 yılında 29,598 milyar ton milden 2006 yılında 31,744 milyar ton mile ulaşmıştır. Bu, bir önceki yıla kıyasla % 6,2'lik bir artışa eşittir. 2007 yılında ise deniz ticareti bir önceki yıla kıyasla % 4,7 oranında artarak 32.932 milyar ton-mil'e ulaşmıştır.¹⁰⁷

2007 yılındaki petrol talebi artışı 2006 yılındaki % 1,1'lik büyüme ardından yaklaşık % 1,2 oranında artışla yılı sonlandırmıştır. 2007 yılında OECD ülkelerinin petrol talebi 2006 yılındaki % 0,7 azalışın ardından % 0,2 oranında azalmıştır. OECD dışı ülkelerde 2007 yılında % 3,2 ve 2006 yılında ise % 3,6'lık bir talep artışı gözlenmiştir. 2007 yılında Çin talebi 2006'daki % 6,9'luk talebin altında kalarak % 4,8

¹⁰³ Cansu Usbaş, “**Türkiye’de Denizyolu Yük Taşımacılığının Sorunları ve Çözüm Önerileri**”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2005, s. 16.

¹⁰⁴ “**Vizyon 2003 Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu**”, Ankara, 2003, s. 8.

¹⁰⁵ Tahir Bayındır, “**Türk Denizcilik Sektörünün Durumu ve Dünya Denizcilik Sektöründeki Yeri**”, <http://www.denetde.org.tr/makaleler/TurkDenizcilikSektoru.htm> (12.02.2010).

¹⁰⁶ UNCTAD, s. 8.

¹⁰⁷ Deniz Ticaret Odası, “**2007 Deniz Sektörü Raporu**”, İstanbul, 2008, s. 13,14.

oranında artmıştır. Petrol ve petrol ürünlerinin, denizyolu taşımacılığındaki payı, her zaman en büyük paya sahip olmuştur.¹⁰⁸

Kuru dökme yük tarafında Çin çelik sanayisi kuru dökme yük pazarını etkilemeye ve hatta daha büyük bir rol oynamaya devam etmiş, ülkenin pik demir üretimi 2006 yılındaki % 20,3'lük bir artıştan sonra 2007 yılında % 13,5 oranında artmıştır. Demir cevheri ithalatı 2006 yılında gerçekleşen % 18,5 oranındaki 50 mton'dan daha fazla bir artışla, 2007 yılında % 17,6 artarak 57 milyon tona ulaşmıştır. Normal olarak sanayi üretimindeki büyüme tonaj talebinin iyi bir göstergesi olmaktadır.

109

Tablo.7 Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyon Ton)

	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit ve Alüminyum	Fosfat	Kargo (tahmini)	Ticari (tahmini)
1999	1550	415	411	482	220	53	30	2135	5296
2000	1608	419	454	523	230	53	28	2280	5595
2001	1592	425	452	565	234	51	29	2305	5653
2002	1588	414	484	570	245	54	30	2435	5820
2003	1673	440	524	619	240	63	29	2545	6133
2004	1754	461	589	664	236	68	31	2690	6493
2005	1784	495	652	710	310	73	30	2666	6720
2006	1851	517	734	754	325	78	30	2906	7195
2007	1888	535	799	798	332	80	31	3109	7572
2008*	1930	560	858	830	344	82	31	3296	7931
2009*	2007	595	890	870	357	86	32	3150	7987

Kaynak: DTO, s. 14.

¹⁰⁸ Aslı Aran, “Türk Deniz Ulaşımı ve Ticareti’nin Türkiye Jeopolitiği Açısından Önemi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul, 2006, s. 10.

¹⁰⁹ DTO, s. 14.

Tablo.8 Dünya Deniz Taşımacılığı (Ton-Mil)

	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit ve Alüminyum	Fosfat	Kargo (tahmini)	Ticari (tahmini)
1999	7980	2055	2317	2363	1186	204	133	6295	22533
2000	8180	2085	2545	2509	1244	208	132	6790	23693
2001	8074	2105	2575	2552	1322	192	141	6930	23891
2002	7848	2050	2731	2549	1241	206	152	7395	24172
2003	8390	2190	3035	2810	1273	198	148	7810	25854
2004	8795	2305	3444	2960	1350	231	154	8335	27574
2005	9239	2510	3918	3113	1686	248	154	8730	29598
2006	9495	2635	4192	3540	1822	267	155	9341	31447
2007	9685	2755	4790	3750	1857	275	155	9665	32932
2008*	9946	2910	5195	3905	1959	282	155	9843	34195
2009*	10423	3125	5570	4095	2031	295	160	10215	35914

Kaynak: DTO, s. 14.

Dünya üzerindeki temel yükleme limanları gelişmekte olan bölgelerde bulunmaktadır. 8000 mtonluk dünya deniz ticaretinin % 63,2'sini gelişmekte olan bölgeler karşılarken, % 33,3'ünü gelişmiş ülkeler, % 3,5'ini ise geçiş döneminde bulunan ülkeler gerçekleştirmektedir. Tablo 9'da görüldüğü üzere yüklenen ve boşaltılan yüklerin en fazla olduğu bölge 2007 yılında da yine Asya'dır.

Tablo 9. Yıllar İtibariyle Yük ve Ülke Bazında Deniz Ticareti (2006-2007)

Ülke Grubu	Yıl	Yüklenen Yükler				Boşaltılan Yükler			
		Toplam	Ham Petrol	Ürünler	Kuru Yük	Toplam	Ham Petrol	Ürünler	Kuru Yük
Milyon Ton									
Dünya	2006	7 652	1 802	792	5 057	7 761	1 929	839	4 993
	2007	8 023	1 866	815	5 341	8 032	1 963	839	5 230
Gelişmiş Ülkeler	2006	2 621	135	365	2 121	4 174	1 294	509	2 370
	2007	2 672	136	371	2 165	4 263	1 302	507	2 454
Geçiş Dönemindeki Ülkeler	2006	258	115	47	95	55	6	3	46
	2007	284	129	51	105	58	6	3	49
Gelişmekte Olan Ülkeler	2006	4 773	1 552	380	2 841	3 532	629	327	2 576
	2007	5 069	1 602	393	3 074	3 712	655	329	2 728
Afrika	2006	780	475	60	246	333	43	34	255
	2007	835	508	63	263	366	45	38	284
Amerika	2006	1 090	272	70	748	341	49	51	241
	2007	1 176	271	73	833	351	52	55	244
Asya	2006	2 897	801	251	1 845	2 846	537	235	2 074
	2007	3 052	819	257	1 976	2 982	558	229	2 194
Okyanusya	2006	7	4	0	2	12	0	7	6
	2007	7	4	0	2	13	0	7	6
Yüzde Paylaşım									
Dünya	2006	100.0	23.6	10.3	66.1	100.0	24.9	10.8	64.3
	2007	100.0	23.3	10.1	66.6	100.0	24.4	10.4	65.4
Gelişmiş Ülkeler	2006	34.2	7.5	46.0	41.9	53.8	67.1	60.7	47.5
	2007	33.3	7.3	45.6	40.5	53.1	66.3	60.5	46.9
Geçiş Dönemindeki Ülkeler	2006	3.4	6.4	6.0	1.9	0.7	0.3	0.3	0.9
	2007	3.5	6.9	6.2	2.0	0.7	0.3	0.3	0.9
Gelişmekte Olan Ülkeler	2006	62.4	86.1	48.0	56.2	45.5	32.6	38.9	51.6
	2007	63.2	85.8	48.2	57.5	46.2	33.3	39.2	52.1
Afrika	2006	10.2	26.4	7.5	4.9	4.3	2.2	4.1	5.1
	2007	10.5	27.2	7.7	4.9	4.6	2.3	4.6	5.1
Amerika	2006	14.2	15.1	8.8	14.8	4.4	2.6	6.0	4.8
	2007	14.7	14.5	8.9	15.6	4.4	2.6	6.7	4.7
Asya	2006	37.9	44.4	31.7	36.5	36.7	27.8	28.0	41.5
	2007	38.0	43.9	31.6	37.0	37.1	28.4	27.3	41.9
Okyanusya	2006	0.1	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.8	0.1
	2007	0.1	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.8	0.1

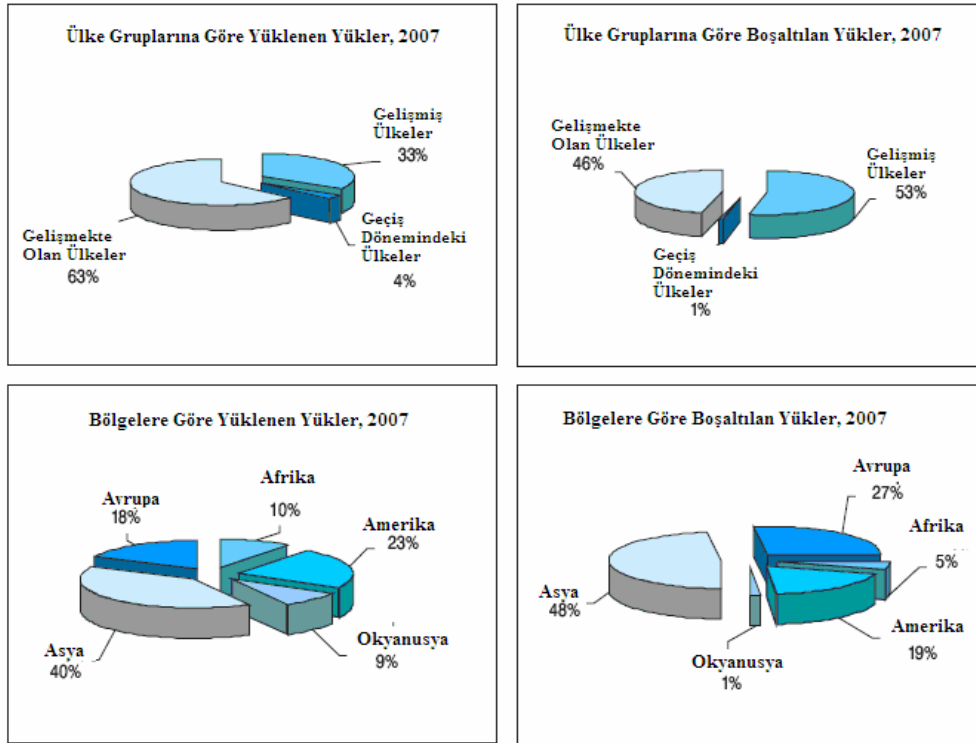
Kaynak: UNCTAD, s. 7.

Asya’da 2007 yılında ortalama olarak 3.052 milyon ton yükleme yapılmıştır. Bu miktar dünyadaki denizyolu ile yüklenen tüm yüklerin % 40’ına tekabül etmektedir. Amerika’nın bu yüklemelerden aldığı pay % 23, kendi içindeki ticaretinin % 40’ını

kendi dışındaki ticaretin ise % 90'ını denizyolu ile gerçekleştiren¹¹⁰ Avrupa'nın payı ise % 18'dir.

Asya 2007 yılında 2.982 milyon ton boşaltma yapmış, dünya deniz ticaretinden % 48 pay almıştır. Amerika dünya deniz yüklerinin % 19'unu, Avrupa ise % 27'sini boşaltmıştır. Bkz. Şekil 5.

Şekil 5. Yıllar İtibariyle Ülke Grupları ve Bölge Bazında Deniz Ticareti (2007)
(Yük Miktarındaki Yüzde Paylaşım Olarak)



Kaynak: UNCTAD , s. 8.

Peki önümüzdeki yıllarda deniz ticaretini ve dünya üzerindeki dağılımını neler etkileyecektir? İşte bu noktada devreye giren faktörleri ekonomik-politik değişim, küreselleşme ve deniz taşımacılığı ticaretinin gelişimi, düşük maliyetli üretim yerlerinin gelişimi, demografik değişim, küresel ısınma ve enerji arz-talebi olarak sıralayabiliriz.¹¹¹

¹¹⁰ European Commission, "Maritime Transport Policy", Belgium, 2006, s. 2.

¹¹¹ Douglas-Westwood, "World Marine Markets", Report Number 328-05, s. 16.

- **Ekonomik ve Politik Değişim** Son yıllarda hem global ekonomiyi hem de denizcilik sektörünü etkileyen önemli olaylar meydana gelmiştir. Bunlardan biri Avrupa Birliği'nin giderek genişlemesidir. 2000 yılından sonra 10'dan fazla ülke Avrupa Birliği'ne katılmış ve üye sayısı 27'ye çıkmıştır. Bu genişleme ticaret ve yatırım fırsatlarının artmasını da beraberinde getirmiş ve Avrupa Birliği'nin nüfusu % 20 artmıştır. Bu büyük iç piyasa firmaların üretimini artıracakları ve ölçek ekonomilerinin avantajını alacağı anlamına gelmektedir. Eklenen yeni üyelerle birlikte Avrupa Birliği'nin gücü artacak ve uluslararası ticari konularda etkili olacaktır. Yeni piyasalar içine üyelerin katılımı ticaretin önemli oranda artmasını sağlayacaktır.¹¹²

ABD'ye yönelik 11 Eylül saldırısı da bir diğer önemli olaydır. 11 Eylül saldırısı dünyanın farklı bölgelerinde birden bire çıkan düşük yoğunluklu yeni savaş tipinin oluşabileceğine işaret etmiştir. Saldırının devam eden etkisi, deniz güvenliği hakkında artan endişelere yol açmıştır. Bölgesel savaşlar ve uzun süren ulusal etnik çatışmalar dünya ekonomisini şoklara maruz bırakarak, ülkelerin ya da bölgelerin bazı maliyetlerle karşı karşıya kalmalarına neden olmaktadır. Bu da tartışmaların petrol gibi hayati malların kontrolünün sağlanması noktasında yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Bu nedenle enerji arzı bugünün dünyasının önemli konularından birini oluşturmaktadır. Dünya rezervlerinin çoğunluğu da Arap ülkeleri gibi ileride ciddi politik karışıklıkların çıkması muhtemel ülkelerde bulunmaktadır. Üstelik karşılıklı bağımlılığın giderek artması ülkelerin olumsuz etkilenme derecesini etkilemektedir.¹¹³

- **Küreselleşme ve Deniz Ticareti** Dünyadaki limanların geleceğine bakıldığında, çıkış limanı ve varış limanı, ana aktarma limanlarının, lojistik zincirlerindeki dönüşüm gibi unsurların küresel taşımacılık sektörünü etkilediği görülmektedir. Bu etkileşim, denizcilik rotalarındaki birleşmeleri, mega hatları ve mega ana aktarma limanlarını yaratmaktadır. Yaratılan bu güçten dolayı yeni rotalar açılmaktadır. Açılan yeni rotalarda küresel oyuncular arasında rekabet doğmaktadır. Bu

¹¹² Yeşim Reel, Nuray Terzi, “Dünya Denizcilik Sektörü ve Özelleştirme Uygulamaları”, Marmara Üniversitesi, İİBF Dergisi, Yıl 2008, Cilt XXV, Sayı 2, s. 121,122.

¹¹³ Reel, s. 122.

rekabet pazarlık gücünü artırmakta, denizcilik hatları ve limanları arasında stratejik ortaklıklar oluşmaktadır.¹¹⁴

- **Demografik Değişim** Gelişmiş ülkelerin nüfusu yaşlanmaktadır, özellikle 60 yaş üstü nüfus artmaktadır. Yüksek doğurganlık oranından düşük doğurganlık oranına geçiş ve ölüm oranları bu demografik dönüşüme neden olmaktadır. Bu durum hem insan hayatı hem de ekonomik hayat üzerinde etkili olmaktadır. Ekonomik alanda, nüfusun yaşlanması ekonomik gelişim, tasarruflar, yatırım, tüketim, işgücü piyasaları, emeklilik ödemeleri, vergiler ve kuşaklararası transferler üzerinde önemli etkilere sahip olacaktır. Gelişen ülkeler, nüfusta henüz böyle bir dönüşümü yaşamadıklarından nüfusları gelişmeye devam ediyor. 2000 yılında dünya nüfusu 6 milyonu aşmış ve yıllık % 1.4 artış yaşanmıştır. Yani yılda 85 milyon kişi nüfusa katılmaktadır. Tüm bu nüfus Asya, Latin Amerika ve Afrika'da yoğunlaşmaktadır. Çin dünya nüfusunun % 21'ine sahiptir ve bu rakam kendiliğinden tüketim ve ihracat üzerinde güçlü bir etkiye sahip olmaktadır. Ayrıca batı dünyasındaki mühendislik kapasitesi, nüfusun yaşlanmasından dolayı azalmaktadır. Örneğin yükselen piyasalar olan Çin ve Hindistan'da öğrencilerin yaklaşık % 40'ı mühendisliğe yönelmektedir. Buna karşılık aynı oran ABD'de sadece % 4'tür.¹¹⁵

- **Düşük Maliyetli Üretim** Küresel demografik değişimin bir sonucu olarak, üretim de Çin ve Hindistan gibi düşük işgücünün olduğu ülkelere transfer olmaktadır. Bu da bu ülkelerdeki ihracatı artıran önemli bir sebeptir.

- **Küresel Isınma** Küresel ısınma ile ilgili olarak iklim değişimi üzerine 1992 yılında Birleşmiş Milletler Çerçeve Konvansiyonu (United Nations Framework Convention on Climate Change) oluşturulmuş ve 1997'de de Almanya ve İngiltere gibi gelişmiş birçok ülke küresel emisyonu azaltmak üzere Kyoto Protokolü'nü imzalamışlardır. İklim değişiminin en önemli etkisi, emisyonun kontrol edilmemesinden

¹¹⁴ Ruhi Duman, “Gemi Acenteliği ve Ticaret-Limanlar”, İstanbul, 12 Mayıs 2009, <http://www.vda.org.tr/BaskandanYazi/AyinYazisiMAY09/tabid/287/Default.aspx> (11.10.2009).

¹¹⁵ Reel, s. 122,123.

kaynaklanacak, deniz sıcaklığı, fırtına şiddeti, dalga yüksekliği ve deniz seviyesinde artışlar olacak ve deniz yaşamı üzerinde uzun dönemli etkileri olacaktır. Ayrıca, emisyonu azaltma ihtiyacı, enerji için artan talep ve petrol arzındaki düşüş yenilenebilir enerji ticaretini ve ihtiyacını artıracaktır. Sonuçta çevresel politikalar denizden kıyı mühendislik projelerine kadar bir düzü alt sektörü etkileyecektir.¹¹⁶

- **Enerji Arz ve Talebi** Dünya enerji tüketimi son kırk yıldır ikiye katlanmış durumdadır. Özellikle de gelişen ülkelerin tüketimi artmaktadır. Artan ekonomik faaliyetler enerji talebini artırmıştır. Enerji fiyatları da bir dizi politik eylemlerin sonucu olarak 30 yıldır kitlesel dalgalara sebep olmaktadır. Petrol fiyatları 1973 ve 1979'da önemli oranda artmıştır. Petrol tüketen batı ekonomilerinin reaksiyonu petrol arzı aranmasına yönelik olmakta ve Kuzey Denizi gibi yeni petrol üreten bölgelerin gelişimine sebep olmaktadır. Petrol talebi hızla gelişmekte, ancak Orta Doğu'dan gelen petrol oranı düşmekte, piyasa payı OPEC dışı arz edenlere yönelmektedir.¹¹⁷

2.4 Dünya Deniz Ticaret Filosu

Dünya filosundaki gelişmeleri incelemeyen önce dünya filusunda yer alan gemi tiplerine kısaca değinmek gerekir. Bunlar konteyner gemileri, dökme yük gemileri, sıvı ve gaz tankerleri, genel kargo gemileri, ro-ro gemileri vb. gemilerdir.

Genel kargo gemileri dökme olmayan yüklerin taşınmasında kullanılan gemilerdir. Genellikle 10.000 dwt'nun altındadırlar çünkü yükleme ve boşaltmaları çok yavaş olan gemilerdir. Günümüzde yükleme ve boşaltması genel kargo gemilerine göre daha hızlı yapılan konteyner gemilerine geçiş yapılmaktadır.¹¹⁸ Konteyner gemileri; dünyada çoğunlukla imal edilmiş ürünleri taşımakta kullanılır. Son jenerasyonları 11,000 TEU ve üzerinde yük taşıyabilmekte 25 Knot hıza kadar ulaşabilmektedir.

¹¹⁶ Reel, s. 123.

¹¹⁷ Reel, s. 123.

¹¹⁸ Jean Paul Rodrigue, Brian Slack, Theo Notteboom, "Maritime Transportation", Hofstra University, 2009

Dökme yük gemileri; demir cevheri, kömür, tahıl vb. hammaddelerin taşınmasında kullanılır ve çok geniş dökme yük gemileri yaklaşık 4 milyon insanı bir ay besleyecek kadar tahıl taşıyabilmektedir. Tankerler; ham petrol, kimyasallar ve petrol ürünlerinin nakliyesinde kullanılmaktadır. Dünyadaki tankerlerin %70'ten fazlası iki omurgalı tekneden oluşmaktadır. En geniş tankerler 300,000 ton petrol taşıyabilmektedir.¹¹⁹

Deniz ticaret filosunda, karşımıza DWT ve GRT terimleri çıkacaktır. Bu terimlerin anlamlarını bilmek faydalı olacaktır. DWT (Deadweight Ton), bir ağırlık ölçüm birimidir ve ingilizce kökenlidir. Uluslararası denizcilik ticaretinde ve denizcilik endüstrisinde kullanılmaktadır. Bir geminin yolcu, yakıt, gemi malzemeleri ve su dâhil olmak üzere izin verilmiş taşıyabileceği en çok yük ağırlığı anlamına gelmektedir.¹²⁰

GRT (Gross Ton), sicile kayıtlı gros tondur. Geminin tüm kapalı alanlarının hacmidir. Geminin boyutları ile ilişkilidir. Bir yolcu gemisi, büyük bir hacim isteyen gemidir; buna karşın yolcu ağırlığı yük ağırlığı ile karşılaştırıldığında çok azdır. Bu bakımdan, çok büyük bir yolcu gemisinin DWT'u az olur. Özellikle yolcu gemilerinin büyüklükleri üzerinde bir görüş elde etmek için GRT uygun bir ölçüdür.¹²¹

Yük gemilerinde hacim büyüdükçe, taşınan yüklerde birim başına düşen maliyetler azalır. Ayrıca büyük gemiler daha çok yük elleçleyebilen vinçlerden de yararlanabilirler. Büyük gemilerin gövde sürtünmesi azaldığından, ekonomik seyir süresi de azalır, limanda geçen süreleri ise tam tersini uzundur.¹²²

Dünya filosunun başlıca gemi tipleriyle 1980-2007 yılları arasındaki gelişimi Şekil 6'da verilmiştir. Dünya ticaret filosunu sayısal olarak değerlendirmek makine üreticileri ve gemi yan sanayi gibi gemi adedine göre pazarlarını belirleyen şirketler için anlamlı olabilir. Ancak taşımacılık sektörü için önemli olan tonaj gelişimidir. Her bir gemi tipi, farklı ürünün taşımacılığında kullanıldığı için, taşımacılık sektörünün

¹¹⁹ International Maritime Organization, “**International Shipping and World Trade-2009**”, <http://www.imo.org/> (01.02.2010), s. 10.

¹²⁰ http://www.nedirnedemek.org/dwt_nedir (19.11.2009)

¹²¹ Elbirlik, s. 81.

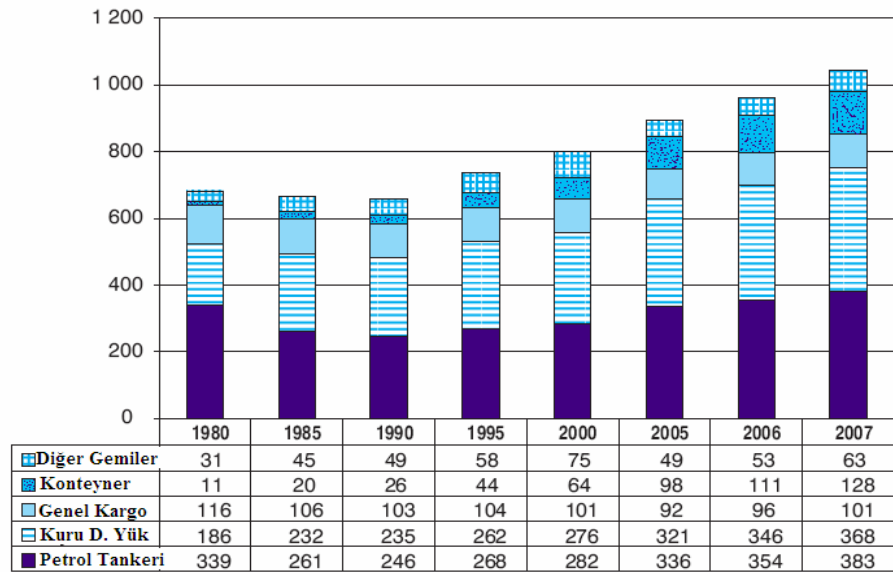
¹²² Jouni T. Laine, Ari P.J. Vepsäläinen, “**Economies of Speed in Sea Transportation**”, MBC University, Volume 24, 1994, s. 33.

analizinde tonaj dağılımı daha anlamlı bir veri oluşturmaktadır.¹²³ Bu yüzden verileri tonaj bazında inceleyeceğiz.

Başlıca gemi tipleriyle dünya filosunu incelediğimizde, toplamda 1980’li yıllarda bir düşüş yaşanmakla birlikte 90’ların ortalarından itibaren istikrarlı bir artış gözlenmektedir. 2000 yılında 800 milyon dwt’lik bir filo mevcut iken, 2007’de yaklaşık 1 milyar dwt’lik seviyeye yükselmiştir. Ayrıca giderek artan bir eğilim göstermektedir. Dünya filosu içinde konteyner gemilerinin payı yıldan yıla artmaktadır.

Genel Kargo (yük) gemilerinin dünya filosundaki payında 1980’lerden günümüze kayda değer bir artış yaşanmamıştır. Kuru yük gemilerindeki artış oranı, yıllar itibariyle dünya filosu toplamı ile hemen hemen aynı seviyede seyretmiştir. Petrol tankerleri de 1980 yılından 1990’ların başına kadar düşüş göstermesine karşın 90’lı yılların ortalarından itibaren artış trendine girmiştir. Bkz. Şekil 6.

Şekil 6. Başlıca Gemi Tipleri İle Seçilen Yıllarda Dünya Filosu (Milyon DWT)



Kaynak: UNCTAD, s. 32.

¹²³ Yalçın Ünsan, Mustafa İnel, İsmail Hakkı Helvacıoğlu, “Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi”, Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 2006, s. 432,433.

Tablo 10. Başlıca Gemi Tipleri ile 2005-2007 Yılları Arasında Dünya Filosu (Bin DWT)

Başlıca Gemi Tipleri	2005	2006	2007
Petrol Tankerleri	336 156 37.5	354 219 36.9	382 975 36.7
Dökme Yük	320 584 35.8	345 924 36.0	367 542 35.3
OBO	9 695 1.1	7 817 0.8	5 614 0.5
OB	310 889 34.7	338 107 35.2	361 928 34.7
Genel Yük Gemileri	92 048 10.3	96 218 10.0	100 934 9.7
Konteyner Gemileri	98 064 10.9	111 095 11.6	128 321 12.3
Diğer Gemi Tipleri	48 991 5.5	52 508 5.5	62 554 6.0
Sıvı Gaz Taşıyıcıları	22 546 2.5	24 226 2.5	26 915 2.6
Kimyasal Tankerler	8 290 0.9	8 919 0.9	8 823 0.8
Yolcu Gemileri	5 589 0.6	5 649 0.6	5 754 0.6
Diğerleri	12 566 1.3	13 714 1.1	21 062 1.9
Dünya Toplamı	895 843 100.0	959 964 100.0	1 042 328 100.0

Kaynak: UNCTAD, s. 33.

2005, 2006 ve 2007 yıllarında başlıca gemi tipleri ile dünya filosunun giderek büyüdüğü Tablo 10'da görülmektedir. 2004'te toplam 856.974 bin dwt, 2005'te 895.843 bin dwt olan dünya filosu, ve 2006 yılı itibariyle de 959.964 bin dwt'ye ulaşmıştır. Bu rakam 2007 yılında ise 1.042.328 Dwt'na ulaşmıştır. Dünya filosu içinde 2006-2007 yılları arasında %7.5'lik büyüme eğiliminin önümüzdeki yıllarda da artması beklentiler arasındadır. Dökme yük gemileri içinde OBO gemilerinde son yıllarda düşüş gözlenmekle birlikte, bu düşüşün petrol taşıyan gemilerden kaynaklandığı belli olmaktadır. Dünya filusunda yük taşımacılığı yapan gemiler içinde 2007 yılında en düşük oranlı artış genel yük (kargo) gemilerinde gözlemlenmektedir. 2005'te 92 milyon dwt olan yük gemileri ve 2006'da 96 milyon dwt'ye yükselmiş 2007 itibariyle ise 100 dwt'na ulaşmıştır.

Konteyner taşımacılığı, ilk kez 1955 yılında Kanada'da Vancouver Limanı'nda keşfedilmiş ve tüm dünyaya hızla yayılmıştır. Günümüzde ise en çok tercih edilen

taşıma türlerinden biridir. 2007 yılında konteyner filosundaki artış 2006 yılına göre % 15 olarak gerçekleşmiştir.¹²⁴

Tablo 11’de dwt tonajı üzerinden 2008 yılında dünyadaki en büyük deniz filosuna sahip 35 ülke gösterilmektedir. Bu 35 ülke toplam dünya filosunun yaklaşık % 95’ini oluşturmaktadırlar. Dünyanın en büyük filosuna sahip ülkesi olarak bilinen Yunanistan 174.6 milyonluk dwt’luk ve 3.115 gemilik bir deniz filosuna sahiptir. Tablo’da Yunanistan’ı 161.7 milyon dwt ve 3.515 gemi ile Japonya, 94.2 milyon dwt ve 3.208 gemi ile Almanya, 84.9 milyon dwt ve 3.303 gemi ile Çin ve 46.9 milyon dwt ve 1.827 gemi ile Norveç takip etmektedir. Bu 5 ülke zaten dünya deniz filosunun % 54,2’sini elinde tutmaktadır. Türkiye ise bu sıralamada 17. sıradadır.

Tablo 11. 2008 Yılı İtibariyle En Büyük Deniz Filosuna Sahip 35 Ülke

Ülkeler	Gemilerin Sayısı			DWT (bin dwt)			
	Milli Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Milli Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Dünya Filosundaki % Payı
Yunanistan	736	2 379	3 115	55 766	118 804	174 570	16.81
Japonya	714	2 801	3 515	11 620	150 126	161 747	15.58
Almanya	404	2 804	3 208	14 588	79 634	94 222	9.07
Çin	1 900	1 403	3 303	34 351	50 530	84 881	8.18
Norveç	792	1 035	1 827	14 182	32 689	45 872	4.51
ABD	855	914	1 769	20 301	19 526	39 828	3.84
G.Kore	756	384	1 140	19 122	18 580	37 703	3.63
Hong Kong	311	346	657	18 228	15 195	33 424	3.22
Singapur	536	333	869	16 449	12 192	28 632	2.76
Danimarka	317	544	861	10 466	16 967	27 434	2.64
Tayvan (Çin)	93	497	590	3 986	22 163	26 150	2.52
İngiltere	394	482	876	10 479	15 522	26 001	2.5
Kanada	206	213	419	2 352	16 395	18 748	1.81
Rusya	1 532	579	2 111	5 986	12 051	18 07	1.74
İtalya	559	214	773	11 419	6 329	17 739	1.71

¹²⁴ Aran, s. 11.

Hindistan	474	60	534	13 956	2 096	16 053	1.55
Türkiye	495	531	1 026	6 431	6 728	13 159	1.27
S. Arabistan	61	103	164	801 539	12 144	12 946	1.25
Belçika	87	146	233	6 087	6 067	12 154	1.17
Malezya	314	78	392	7 399	3 769	11 168	1.08
İran	116	63	179	5 080	5 176	10 256	0.99
B. Arap Em.	54	370	424	521 677	8 403	8 925	0.86
Hollanda	503	259	762	4 136	4 499	8 635	0.83
Kıbrıs	111	144	255	2 828	4 484	7 313	0.70
Endonezya	728	122	859	4 807	2 450	7 258	0.7
İsveç	154	211	365	1 758	5 159	6 918	0.67
Fransa	182	176	358	3 036	3 490	6 526	0.63
Kuveyt	40	29	69	3 953	1 348	5 301	0.51
Vietnam	358	50	408	3 192	1 394	4 586	0.44
İspanya	190	192	382	1 422	3 075	4 498	0.43
Brezilya	130	14	144	2 472	1 949	4 421	0.43
Tayland	302	39	341	3 520	500	4 021	0.39
İsviçre	29	129	158	847 265	2 731	3 578	0.34
Bermuda	0	62	62	0	3 216	3 216	0.31
Hırvatistan	78	39	117	22086	978	3 065	0.3
35 Ülke Top.	14 511	17 745	32 256	323 631	666 371	990 002	95.35
Dünya Top.	16 798	19 515	36 313	342 622	695 633	1038 296	100.0

Kaynak: UNCTAD, s. 39.

Yunanistan deniz filosunun yaklaşık % 68'ini yabancı bayraklı gemiler oluşturmaktadır. Filoda 82.7 milyon ton kuru dökme yük gemisi, 76.3 milyon dwt petrol tankeri, 8.3 milyon dwt konteyner gemisi, 4.3 milyon dwt genel yük gemisi ve 3 milyon civarında da diğer gemiler bulunmaktadır. Yabancı bayraklı gemilerdeki en büyük pay ise % 93 ile petrol gemilerine aittir.

Dünyanın en büyük ikinci filosu olan Japon filusunda yabancı bayraklı gemilerin payı % 93 oranındadır. Bütün Japon filusunda yaklaşık olarak 86.5 milyon dwt dökme yük gemisi, 44.1 milyon dwt petrol tankeri, 12.7 milyon dwt konteyner gemisi, 9.4

milyon dwt genel yük gemisi ve 9 milyon dwt de diğer gemiler bulunmaktadır. Japonya'nın kuru dökme yük gemilerinin büyük bir kısmı Panama bayraklıdır (70.000 dwt ve 880 adet).¹²⁵

Yabancı bayraklı gemilerin dünyanın diğer 3 büyük deniz filosundaki dağılımına bakacak olursak, Almanya'da bu oran % 85, Norveç'de % 69, Çin'de ise % 60 civarındadır.

Dwt olarak değerlendirdiğimizde, en fazla milli bayrağa sahip ülkeler; 55.766 bin dwt ile Yunanistan, 34.351 bin dwt ile Çin ve 20.301 bin dwt ile ABD ipi göğüslemektedirler. En fazla yabancı bayrağa sahip başlıca ülkeler ise; 150.126 bin dwt ile Japonya birinci, 118.04 bin dwt ile Yunanistan ikinci ve 94.222 bin dwt ile Almanya üçüncü sırada yer almaktadır. Yerli ve yabancı gemilerin dwt olarak toplamında, 174.570 bin dwt ile Yunanistan birinci sırada, 161.747 dwt ile Japonya ikinci sırada, 94.222 dwt ile Almanya üçüncü sırada bulunmaktadır.

Gemi sayısına göre en az milli bayraklı gemiye sahip olan ülkeler; 0 gemi ile Bermuda, 29 gemi ile İsviçre ve 40 gemi ile Kuveyt'tir. En az yabancı gemiye sahip ülkeler ise 14 gemi ile Brezilya, 29 gemi ile Kuveyt ve 39 gemi ile Tayland ve Hırvatistan'dır. Kuveyt'in muhafazakar tutumu bilinmekle birlikte Brezilya'nın az sayıda yabancı gemiye sahip olması şaşırtıcıdır. Dwt bazında incelediğimizde, milli bayrak açısından en az dwt'ye sahip ülkeler; 0 dwt ile Bermuda, 521 bin dwt ile Birleşik Arap emirlikleri ve 801 bin ile Suudi Arabistan iken yabancı bayrak açısından en az dwt'ye sahip olan ülkeler ise; 500 bin dwt ile Tayland, 978 bin dwt ile Hırvatistan ve 1.348 bin dwt ile Kuveyt'dir.

Dünya filosunu bayraklarına göre incelediğimizde ise dünya sularında en çok Panama bayraklarını görmekteyiz. Panama bayraklı gemiler 252.6 milyon dwt ile dünya filosunun % 22,6'sını oluşturmaktadır. Panama'yı % 10,5 ile Liberya takip etmektedir. Bu iki lider ülkenin gemilerine dünya filosunun hemen hemen % 5'ine sahip 5 ülke sahiptir. Bunlar: Yunanistan, Bahamalar, Marşal Adaları, Hong Kong ve Singapur'dur.

Tablo 12'de gemi türlerine göre dünya ticaret filosunun yaş ortalaması dağılımı verilmiştir. Dünya filosunun yaş ortalaması tahmini olarak 2007 yılında 1.8 olarak kayıt

¹²⁵ UNCTAD, s. 38.

altına alınmıştır. En genç filo konteyner gemileri filosu olarak devam etmektedir. Dünya üzerindeki konteyner gemilerinin 2008 yılı itibariyle yaş ortalaması 9,0 ‘dur. Bu konteyner gemilerinin % 37,3’ü 5 yaşından küçük, % 12,4’ü ise 20 yaşından daha büyüktür. Dünya üzerindeki tanker gemilerinin yaşlanmaya başladığını söyleyebiliriz, 2008 yılındaki yaşları ortalama olarak 10,1 olarak kayıt altına alınmıştır. Dökme yük gemilerinin ise yaş ortalamaları çok bir değişiklik göstermemektedir, ortalama olarak 12,7’dir. Genel yük gemileri ise dünyanın en yaşlı gemileri olarak listede yer almaya devam etmektedir, ortalama yaşları 17,1’dir ki bu gemilerin % 55,9’u 20 yaşın üzerindedir.¹²⁶

Tablo 12. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Yaş Dağılımı

	Gemi Tipleri	1987	1997	2007	2008
Dünya	Bütün Gemiler	11.7	14.9	12.0	11.8
Toplamı	Tankerler	12.1	14.9	10.0	10.1
	Dökme Yük Gemileri	10.7	14.6	12.9	12.7
	Genel Yük Gemileri	13.7	17.3	17.4	17.1
	Konteyner Gem.	n/a	12.0	9.1	9.0
	Diğer Gemiler	n/a	15.3	15.1	14.7

Kaynak: UNCTAD, s. 38.

Ülke gruplarındaki filoların yaş dağılımlarına bakacak olursak; gelişmiş ülkelerdeki filonun ortalama yaşı 2008 yılında 9,6 iken, gelişmekte olan ülkelere 12,3’tür. Geçiş ekonomilerinde ise 15,5 ile daha yaşlı bir filo bulunmaktadır. Gelişmekte olan ülkelere ve geçiş ekonomilerinde konteyner taşımacılığı gelişmiş ülkelere göre daha sonra geliştiği için bu ülkelere konteyner gemilerinin yaş ortalaması daha düşüktür. Gelişmekte olan ülkelere 5 yaşından küçük konteynerların oranı % 39,2

¹²⁶ UNCTAD, s. 35.

iken bu oran genel yük gemileri için sadece % 12'dir. Geçiş ülkelerinde ise konteynerların % 37,8'i 5 yaşından gençtir.¹²⁷

2.5 Türkiye'nin Dış Ticaretindeki Gelişmeler ve Deniz Taşımacılığının Bu Ticarete Etkisi

2.5.1 Türkiye'nin Dış Ticaretindeki Gelişmeler

Cumhuriyetin ilk yıllarından günümüze kadar Türkiye, dış ticarete önemli değişiklikler kaydetmiştir. 1923-1980 yılları arasında tarıma dayalı ihracat gerçekleştirilmeye çalışılırken, sanayi ürünlerine dayalı ithalat yüksek rakamlara ulaşmıştır. Fakat 1960 planlı dönem sonrasında ihraç ürünlerinin içeriği tarım ürünlerinden sanayi ürünlerine doğru kaymaya başlamıştır. Türkiye Cumhuriyet tarihinde ihracata ilişkin en büyük adımlar 1980 Kararları ile atılmıştır. Örneğin; döviz ve kambiyo kontrollerinin kaldırılması, ihracata teşvikler sağlanmaya çalışılması ve yabancı sermayenin serbest dolaşımı için yapılan çalışmalar uluslararası ticarete rekabet edebilme olanağı sağlamıştır. Türkiye'nin dış ticaret rakamları Avrupa Birliği ile imzalanan Gümrük Birliği sonrasında yüksek seviyelere ulaşmıştır. Küreselleşen ticari koşullarda Gümrük Birliği Türkiye için bir başlangıç olarak görülebilir.¹²⁸

Tablo 13'te 2000 yılından itibaren Türkiye'nin dış ticaret rakamları gösterilmektedir. Her yıl artan ihracat rakamları karşısında ithalat rakamlarının da artması, dış ticaret dengesinde negatif büyüme oluşmasına neden olmaktadır. Fakat bu denge 2006 yılı itibariyle pozitif yönde gelişme göstermiştir.

Tablo 13'te 2007 yılı rakamlarına baktığımızda ihracatın 107 milyon dolar, ithalatın ise 170 milyon dolar civarında olduğunu görüyoruz. Bu da % 63 oranında bir ihracatın ithalatı karşılama oranına tekabül etmektedir. 2008 yılında ise genel ihracat toplamı 131 milyon dolar iken, genel ithalat toplamı 201 milyon dolardır, yani ihracatın

¹²⁷ UNCTAD, s. 37, 38.

¹²⁸ <http://www.atonet.org.tr/yeni/index.php?p=559&l=1> (29.04.2009).

ithalatı karşılama oranı yine artış göstererek % 65 olmuştur. Fakat bu artışın olması gerekenden düşük olduğunu söylemek mümkündür.

Tablo 13. Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticareti

Değer 000 \$

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış ticaret dengesi	Dış ticaret hacmi	İhracatın ithalatı karşılama oranı
	Değer '000 \$	Değişim %	Değer '000 \$	Değişim %	Değer '000 \$	Değer '000 \$	%
2000.....	27 774 906	4,5	54 502 821	34,0	-26 727 914	82 277 727	51,0
2001.....	31 334 216	12,8	41 399 083	-24,0	-10 064 867	72 733 299	75,7
2002.....	36 059 089	15,1	51 553 797	24,5	-15 494 708	87 612 886	69,9
2003.....	47 252 836	31,0	69 339 692	34,5	-22 086 856	116 592 528	68,1
2004.....	63 167 153	33,7	97 539 766	40,7	-34 372 613	160 706 919	64,8
2005.....	73 476 408	16,3	116 774 151	19,7	-43 297 743	190 250 559	62,9
2006.....	85 534 676	16,4	139 576 174	19,5	-54 041 498	225 110 850	61,3
2007.....	107 271 750	25,4	170 062 715	21,8	-62 790 965	277 334 464	63,1
2008***...	131 965 680	23,0	201 960 255	18,8	- 69 994 575	333 925 935	65,3

*** 2008 yılı rakamları geçicidir.

Kaynak: <http://www.gumruk.gov.tr/Istatistikler/Default.aspx> (28.04.2009).

İhracat ve ithalat değerlerimizi ülke grupları bazında bir değerlendirmeye tabi tuttuğumuzda, ihracatımızı ağırlıklı olarak Avrupa Birliği ülkeleriyle gerçekleştirdiğimiz Tablo 14'te görülmektedir. Gümrük Birliği'ni tesis eden 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı gereğince dış ticaret rejimimiz büyük ölçüde AB ile uyumlu hale getirilmiş olması ve bu çerçevede, malların serbest dolaşımı ile ortak ticaret politikasına ilişkin düzenlemelerin yanı sıra teknik mevzuat, fikri ve sınai mülkiyetin korunması, devlet yardımları, ticari nitelikli devlet tekelleri ve rekabet hukuku alanlarındaki AB mevzuatı,

ülkemizin ihtiyaçları da dikkate alınarak dış ticaret rejimimize yansıtılması Avrupa Birliği ülkelerine olan ihracatımızın artmasına neden olmuştur.¹²⁹ Bu da özellikle ihracatımızın AB pazarında istikrarlı bir paya sahip olmasını sağlamıştır. AB, ihracat ve ithalatımızda sahip olduğu yaklaşık % 50'lik pay ile ülkemizin en önemli ticari ortağı haline gelmiştir. 2008 yılına ait 131 milyon dolarlık ihracatımızın yaklaşık 63 milyon doları AB ülkeleri ile gerçekleştirilmiştir.

Tablo 14. Ülke Gruplarına Göre İhracat

Milyon \$

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
GENEL İHRACAT TOPLAMI	27.775	31.334	36.059	47.253	63.167	73.476	85.535	107.272	131.966
A- AB (27)	15.664	17.546	20.415	27.394	36.581	41.365	47.935	60.399	63.367
B-TÜRKİYE SERBEST BÖLGELEİ	895	934	1.438	1.928	2.564	2.973	2.967	2.943	3.008
C-DİĞER ÜLKELER	11.216	12.854	14.206	17.931	24.022	29.137	34.633	43.930	65.584
1-Diğer Avrupa	1.855	2.094	2.607	3.362	4.507	5.855	7.962	10.843	15.666
2-AFRİKA	1.373	1.521	1.697	2.131	2.968	3.631	4.566	5.976	9.061
Kuzey Afrika	1.087	1.150	1.267	1.577	2.203	2.544	3.097	4.030	5.849
Diğer Afrika	285	371	430	554	765	1.087	1.469	1.947	3.212
3-AMERİKA	3.596	3.685	3.914	4.269	5.733	5.960	6.328	5.603	6.521
Kuzey Amerika	3.309	3.297	3.596	3.973	5.207	5.276	5.439	4.541	4.791
Orta Amerika ve Karayipler	167	201	197	166	334	411	548	549	829
Güney Amerika	120	186	121	131	193	274	341	514	901
4-ASYA	3.871	4.592	5.230	7.813	10.465	13.213	15.257	20.309	32.490
Yakın ve Orta Doğu	2.573	3.261	3.440	5.465	7.921	10.184	11.316	15.081	25.417
Diğer Asya	1.298	1.331	1.790	2.348	2.544	3.029	3.942	5.227	7.074
5-Avustralya ve Yeni Zelanda	135	98	122	158	264	271	327	343	435
6-Diğer Ülke ve Bölgeler	385	864	637	197	84	208	192	857	1.410

Kaynak: www.dtm.gov.tr (28.04.2009).

İthalatta da durum ihracattakinden çok farklı değildir. 2008 yılında Avrupa Birliği ülkeleri ile olan ithalatımız, genel ithalat toplamının yaklaşık % 36'sıdır. Avrupa

¹²⁹“Avrupa Birliği”

[http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/index.cfm?action=detay&dil=TR&yayinid=1130&icerikid=1236&from=h](http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/index.cfm?action=detay&dil=TR&yayinid=1130&icerikid=1236&from=home)
ome (29.04.2009).

Birliğı ülkelerinden sonra ise ithalatımızdaki en büyük pay Asya'ya aittir. Bu oranda Çin'den yaptığımız ithalatın payı da büyüktür. Bkz. Tablo 15.

Tablo 15. Ülke Gruplarına Göre İthalat

	Milyon \$								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
GENEL İTHALAT TOPLAMI	54.503	41.399	51.554	69.340	97.540	116.774	139.576	170.063	201.960
A- AB (27)	28.527	19.823	25.689	35.140	48.103	52.696	59.401	68.612	74.801
B-TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	496	303	575	589	811	760	944	1.224	1.334
C-DİĞER ÜLKELER	25.480	21.273	25.290	33.611	48.626	63.318	79.231	100.227	125.825
1- Diğer Avrupa	6.149	5.738	7.487	10.342	15.757	20.386	25.695	34.254	44.196
2- AFRIKA	2.714	2.819	2.696	3.338	4.820	6.047	7.405	6.784	7.770
Kuzey Afrika	2.257	2.115	2.138	2.519	3.231	4.212	4.878	3.616	5.267
Diğer Afrika	457	704	558	820	1.589	1.835	2.526	3.168	2.503
3- AMERİKA	4.799	3.841	4.065	4.922	6.595	7.857	9.401	12.152	17.224
Kuzey Amerika	4.167	3.390	3.421	3.741	5.114	5.823	6.936	9.033	13.404
Orta Amerika ve Karayipler	80	41	103	169	209	287	335	448	560
Güney Amerika	551	410	541	1.012	1.271	1.747	2.131	2.671	3.260
4- ASYA	10.306	7.901	9.716	14.099	21.085	28.548	36.226	46.300	55.714
Yakın ve Orta Doğu	3.373	3.016	3.186	4.455	5.585	7.967	10.568	12.641	17.627
Diğer Asya	6.933	4.884	6.530	9.644	15.500	20.581	25.658	33.658	38.087
5- Avustralya ve Yeni Zelanda	305	232	313	247	302	321	399	672	876
6- Diğer Ülke ve Bölgeler	1.208	741	1.013	662	67	158	105	66	45

Kaynak: www.dtm.gov.tr (28.04.2009).

2.5.2 Türkiye'nin Deniz Ticaretindeki Gelişmeler

Dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüzde deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişmeler ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini saptamaktadır.¹³⁰

Türkiye'de de aynı şekilde deniz ticaret sektörü, Türkiye ekonomisi ile entegre durumdadır. Ekonominin olumlu ve olumsuz yansımaları bu sektörü de doğrudan

¹³⁰ Uçar, s. 62.

etkilemektedir. Türkiye konum itibariyle Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavşak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadası'na, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağındadır. Bu coğrafi avantaj ayrıca 4,500 deniz millik (8,333 km) sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır.

2.5.2.1 Kabotaj Hattındaki Gelişmeler

Kabotaj Taşımacılığı, Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan yüklerin Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemilerince gerçekleştirdiği taşımalarıdır.¹³¹

Kabotaj hakkı, Cumhuriyet Türkiye'sinin elde ettiği uluslararası başarıların başında gelir. Bu hak sayesinde ulusumuz dünya denizlerine açılma yolunda sağlam bir adım atmıştır. Bugünkü deniz ticaret filomuz gelişmesinde kullandığı sermaye varlığını kabotaj hakkını kullanarak yapmıştır. Yine, limanlarımızın gelişmesinde ve özerklik kazanmasında kabotaj hakkının önemli katkıları bulunmaktadır. Türk toplumu denizle haşır neşir olmayı kabotaj hakkını elde ettikten sonra bilinçli bir temele oturtabilmiştir. Özetle Kabotaj hakkı Türk Ticaret denizciliğinin başlangıcıdır denilebilir.¹³²

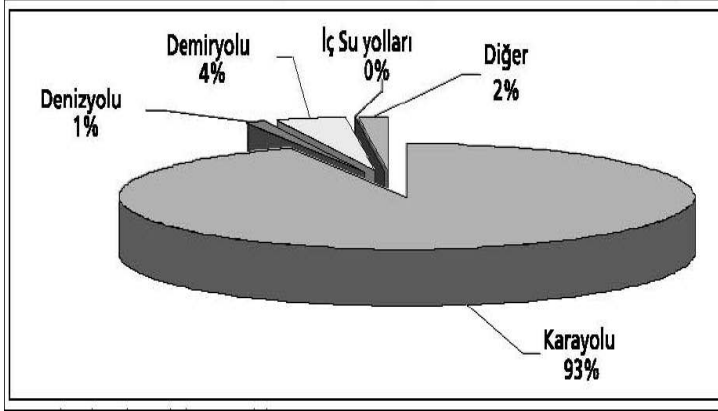
Şekil 7'de görüldüğü üzere Türkiye içindeki yük taşımacılığının % 93' ü kara yolları, % 4'ü demiryolu ve % 1,2'si ise deniz yolları ile yapılmaktadır. Bu dağılım ucuz ve verimli olan demir ve deniz yollarından yararlanılmadığını ortaya koymaktadır.¹³³ Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu ve dış ticaretteki deniz taşımacılığının payı düşünülürse, kabotaj hattı taşımacılığının düşündürücü boyutta az olduğu söylenebilir. Başta AB ülkeleri olmak üzere, ülkeler içsuyollarını daha verimli kullanmaya özen göstermektedirler. Türkiye'de ise iç suyollarında taşımacılıktan söz etmek olanaksızdır.

¹³¹ Kayserilioğlu, s. 25.

¹³² Bekir Şener, Uğur Buğra, Serkan Ekinci, “**Kabotaj Hattı ve İç Sularımızdaki Mevcut Gelecek Tasarımları**” Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, 24-25 Aralık 2004, s. 295.

¹³³ Önder Bulut, “**Türkiye’de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi**”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kadir Has Üniversitesi SBE, İstanbul, 2007, s. 39.

Şekil 7. Türkiye İçinde Yük Taşımacılığı Dağılımı (%)



Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2001-2005, s.109

Denizcilik Müsteşarlığı'nın 1999-2007 yıllarını kapsayan kabotaj yükleme ve boşaltma miktarları ton bazında Tablo 16'da belirtildiği gibidir. Buna göre; 2007 yılında kabotaj yüklemeleri 17.724.009 ton, boşaltma ise 18.004.619 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 16. Kabotaj Hattında Limanlarımızda Gerçekleşen Elleçleme Miktarları (1999 -2007)

YIL	ELLEÇLENEN YÜK (YOLA ELVERİŞLİLİK BELGELİ)			
	YÜKLEME	BOŞALTMA	TOPLAM	% ARTIŞ
1999	17.428.975	21.229.016	38.657.991	-
2000	16.309.585	20.840.570	37.150.155	-4
2001	13.647.620	12.633.778	26.281.398	-29
2002	14.032.368	14.746.662	28.779.030	10
2003	14.319.652	14.884.389	29.204.041	1
2004	14.922.573	14.958.778	29.881.351	2
2005	14.145.672	13.922.865	28.068.537	-6
2006	15.473.067	15.133.337	30.606.404	9
2007	17.724.009	18.004.619	35.728.628	17

Kaynak: <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp> (10.10.2009).

2007 yılında taşınan bu 35.728.628 tonluk kabotaj yüklerini yük bazında inceleyecek olursak, bu miktarın 16.3 milyon tonunu % 41,68'ini katı yüklerin, % 58,32'sini ise sıvı yüklerin oluşturduğunu Tablo 17'de görebiliriz. Tabloda görülen toplam 7,4 milyon tonluk katı yüklerin % 26,2'si dökme çimento, % 13,4'ü kütük demir ve % 6,6'sı ise inşaat demiridir. Kabotajda taşınan 8.8 milyon tonluk sıvı yüklerin % 41,1'ini Motorin, % 19,8'ini Fuel Oil ve % 14,1'ini Jet yakıtı oluşturmaktadır.

Tablo 17. 2007 Yılında Kabotaj Hattında En Çok Taşınan Yükler

SIVI YÜKLER	MİKTAR (TON)	KATI YÜKLER	MİKTAR (TON)
MOTORİN	3.647.860	DÖKME ÇİMENTO	1.961.115
FUEL OİL	1.760.806	KÜTÜK DEMİR	1.006.156
JET YAKITI	1.256.438	İNŞAAT DEMİRİ	492.431
BENZİN	651.806	KLINKER	408.010
HAM PETROL	607.450	RULO SAC	380.300
NAFTA	287.500	KUM	347.680
KALYAK	216.480	MERMER	331.064
MAKİNE YAĞI	100.272	MOZAİK	299.310
(C4, ACN, PX)	96.830	TOPRAK	232.900
GAZ YAĞI	59.880	GÜBRE	229.655
PARAXYLEN	46.400	KÖMÜR	191.805
LPG	41.744	PIRİT	188.368
ASFALT	30.600	KUVARS	107.192
SÜLFÜRİK ASİT	25.500	PIRİT KÜLÜ	103.645
FOSFORİK ASİT	24.900	FELDİSPAT	92.381
DİĞER YÜKLER	26.151	DİĞER	1.111.445
TOPLAM	8.880.616	TOPLAM	7.483.457

Kaynak: <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp> (10.10.2009).

2007 Yılı itibariyle kabotajda en fazla yükleme yapılan limanlarımız ise sırasıyla; İzmit, Aliğa ve Çanakkale; en fazla boşaltma yapılan limanlarımız ise Ambarlı, İstanbul ve İzmit'tir.¹³⁴

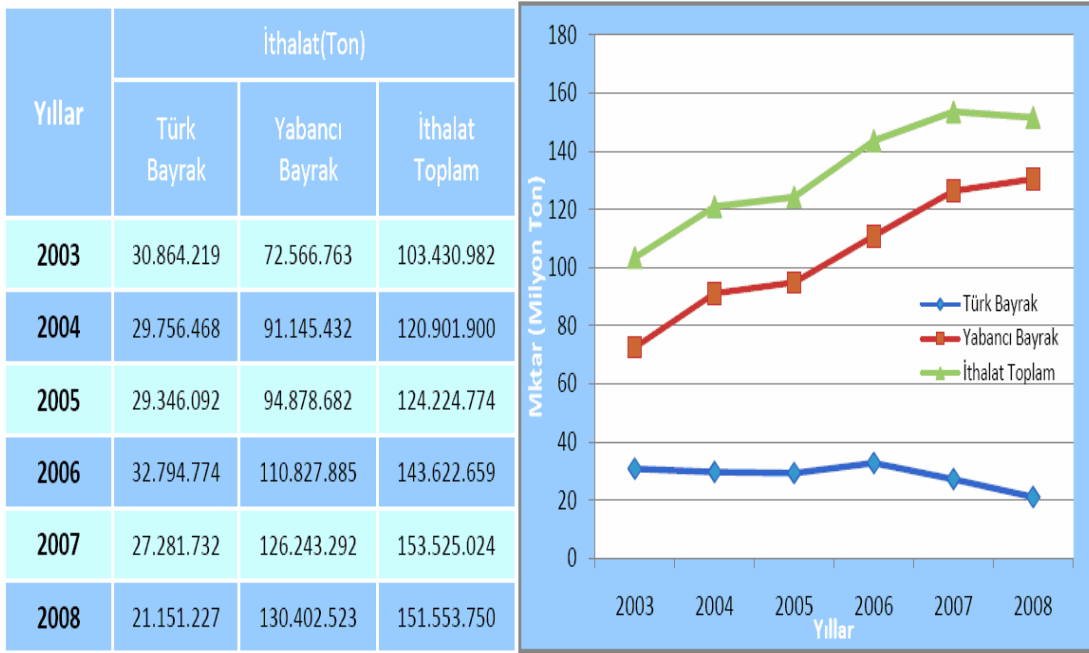
¹³⁴ DTO, s. 67.

2.5.2.2 İthalattaki Gelişmeler

Son yıllarda Türk deniz ithalatında önemli artışlar olmuştur. Tablo 18’de görüldüğü üzere 2003 yılından bu yana deniz ithalatı artma eğilimi göstermiştir. Sadece 2008 yılında yaklaşık 2.000 tonluk bir azalış yaşanmıştır.

Genel olarak ithalatta yabancı bayraklı gemilerle taşımalar yıllar itibariyle artış göstermektedir. Türkiye’de yapılan ithalat ve ihracat taşımalarında yabancı bayraklı gemilerin ezici bir üstünlüğünün bulunması acı bir gerçektir. Bunda, istenilen destinasyona istenilen zamanda, uygun fiyatta mal taşıma kapasitelerinin olması önemli bir rol oynamaktadır. Türk bayraklı gemilerin dışında en çok Panama, Malta ve Liberya bayraklı gemilerle taşımacılık yapılmaktadır.¹³⁵

Tablo 18. Yıllara Göre Deniz Taşımacılığı ile Gerçekleştirilen İthalat Miktarı ve Bayrak Dağılımı (ton)



Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı (12.12.2009).

¹³⁵ DTO, s. 72.

Ülkemizin 2007 yılı dış ticaret taşımaları belli yük cinslerine göre miktar (ton) olarak Tablo 19’da görülmektedir. 151 milyon ton olarak gerçekleşen 2007 yılı denizyolu ithalatımızın en büyük kalemleri Kömür % 15,6, Ham Petrol % 14,5 ve Hurda Demir % 10,9 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye’nin denizyoluyla yapılan en büyük ithalat kalemlerini akaryakıt dolayısıyla ham petrol teşkil etmektedir. ¹³⁶ Tüpraş Genel Müdürlüğü’nün web sayfasından alınan veriler ışığında; 2007 yılında 23.3 milyon ton ham petrol ithal edilmiştir. ¹³⁷

Tablo 19. Denizyolu İthalatımızın Başlıca Yüklere Göre Dağılımı

İTHAL YÜKÜ	MİKTAR (TON)
Kömür	23.837.692
Ham Petrol	22.156.447
Hurda Demir	16.653.837
Kömür	6.260.574
Rulo Sac	6.178.570
Motorin	5.000.560
LNG	4.128.670
Gaz Oil	3.300.374
Kütük Demir	3.231.187
LPG	2.837.456
Buğday	2.309.672
Kimyasal (C4, ACN, PX)	1.840.932
Demir Cevheri	1.640.622
Fuel Oil	1.551.694
Diğer	51.385.314
Toplam	152.313.601

Kaynak: <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp> (11.10.2009).

2007 yılında denizyoluyla OECD ülkelerine yapılan ithalatın ton ve değer olarak bilgileri Tablo 20’de görülmektedir. 2007 yılında OECD ülkelerinden 43.8 milyon ton olarak yapılan ithalatın ülkelere göre yüzdeleri sırasıyla; % 24,4’ü ABD, % 9,5’i Romanya ve % 6,8’i İngiltere’dir.

¹³⁶ DTO, s. 72.

¹³⁷ “Tüpraş Faaliyet Raporu-2007”, <http://www.tupras.com.tr/detailpage.tr.php?lPageID=12> (18.02.2010), s. 31.

Tablo 20. Türkiye-OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat Hacmi (2007)

ÜLKELER	İTHALAT (ton)	İTHALAT (000\$)
A.B.D.	10.578.625	5.318.030
İtalya	2.428.641	5.197.640
Romanya	4.801.335	2.337.752
İspanya	1.459.401	3.179.009
İngiltere	2.978.526	2.432.811
Almanya	2.126.728	6.009.764
Bulgaristan	2.542.228	1.099.351
Kanada	2.504.952	691.716
Yunanistan	861.422	469.696
Belçika	1.914.408	2.032.545
Hollanda	1.771.457	1.699.645
Fransa	1.479.004	4.304.485
İsveç	2.152.162	756.413
Avustralya	1.963.392	416.642
Güney Kore	1.021.907	3.274.845
Portekiz	144.014	242.587
Finlandiya	526.987	736.668
Danimarka	388.848	283.196
Norveç	439.509	379.259
Polonya	218.783	654.008
Japonya	330.651	2.312.703
Avusturya	290.132	342.693
İrlanda	45.025	240.858
Slovakya	341.357	322.500
Macaristan	266.416	107.918
Meksika	45.005	208.093
İsviçre	61.169	407.499
Çek Cumhuriyeti	64.455	162.426
Lüksemburg	56.636	86.936
Yeni Zelanda	9.652	29.935
İzlanda	1.102	3.108
ABD Virjin A.	1.003	706
Güney Kıbrıs	0	1
Norfolk Adaları	0	0
Toplam	43.814.935	45.741.436

Kaynak: www.tuik.gov.tr (10.10.2009).

2007 yılında AB ülkelerine denizyoluyla yapılan toplam ithalatımız 27.7 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın % 17.3'ü İspanya ile, % 10.7'si Almanya ile ve % 9.1'i Belçika ile gerçekleşmiştir. ABD Doları cinsinden ise bu sıralama İngiltere,

İtalya ve Almanya şeklindedir. AB Ülkeleri ile denizyolu ithalatımızın 2006 yılında 21 milyondan 2007’de 27 milyon tona yükseldiği görülmektedir. Bkz. Tablo 21.

Tablo 21.AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat Hacmi 2006-2007 (Ton)

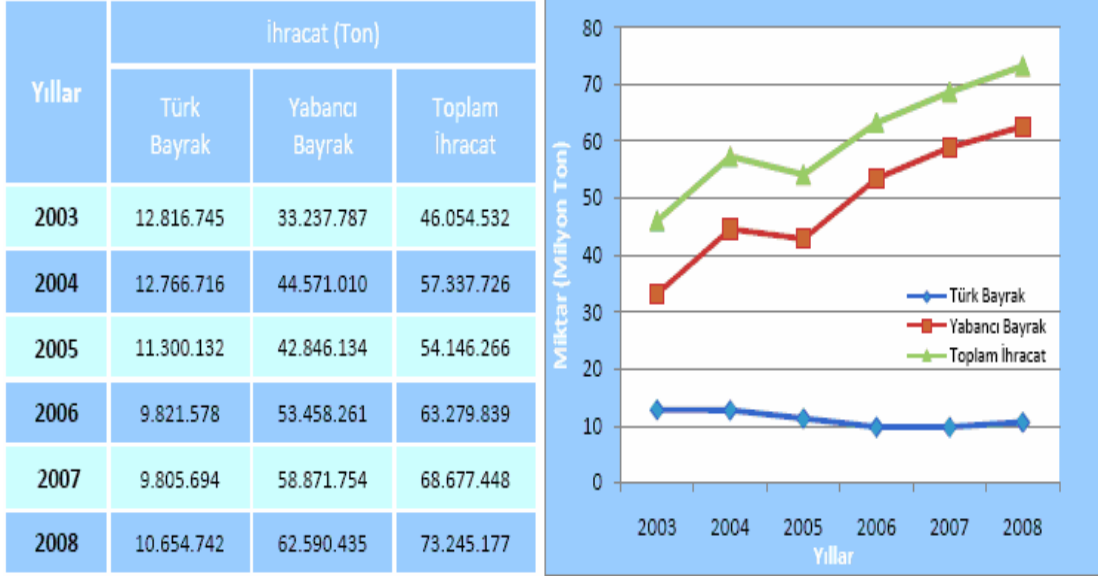
	2006	2007
ÜLKELER	İTHALAT	İTHALAT
İtalya	7.201.687	2.428.641
İspanya	4.058.439	4.801.335
İngiltere	1.785.724	1.459.401
Almanya	1.131.228	2.978.525
Yunanistan	1.571.527	2.126.728
Belçika	764.715	2.542.228
Fransa	1.142.154	861.422
İsveç	209.486	1.914.407
Hollanda	876.725	1.771.456
Portekiz	909.262	1.479.004
Polonya	169.247	2.152.162
Finlandiya	112.822	144.013
İrlanda	368.335	526.987
Litvanya	16.421	87.557
Estonya	71.220	388.847
Slovakya	25.052	469.246
Slovenya	194.682	218.782
Avusturya	117.398	290.131
Danimarka	79.196	45.025
Malta	139.545	341.357
Macaristan	20.833	266.415
Çek Cumh.	20.764	288.684
Lüksemburg	4.645	24.416
Letonya	19.480	64.454
G.Kıbrıs	1.506	57.615
		56.636
		0
Toplam	21.012.096	27.785.474

Kaynak: www.tuik.gov.tr (10.10.2009)

2.5.2.3 İhracattaki Gelişmeler

Tablo 22’de göreceğimiz üzere deniz ihracatımız yıllar bazında artış göstermiştir. Deniz ithalatımızın 2008 yılında düşüş göstermesine rağmen, deniz ihracatımız yine yaklaşık 5.000 ton civarında büyümüştür.

Tablo 22. Yıllara Göre Deniz Taşımacılığı ile Gerçekleştirilen İhracat Miktarı ve Bayrak Dağılımı (ton)



Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. (12.12.2009)

Denizyolu ihracatımızın 2003 yılındaki 46 milyon tonluk taşıma hacmi 2007’de 68.6 milyon tona yükselmiştir. Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2003 yılında ihracatta 12.8 milyon tondan 2007 yılında 9.8 milyon tona düştüğü görülmektedir. Yabancı Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2003 yılında ihracatta 33 milyon tondan 2007 yılında 62.5 milyon tona yükselmiştir. İthalatta olduğu gibi ihracatta da yabancı bayrakların üstünlüğü görülmektedir.

Türkiye’nin 2007 yılı deniz ihracatı taşımaları belli yük cinslerine göre miktar (ton) olarak Tablo 23’de görülmektedir. 67.5 milyon ton olarak gerçekleşen 2007 yılı denizyolu ihracatımızın en büyük kalemleri İnşaat Demiri % 10,6, Feldispat % 5,7 ve Fuel Oil % 4,3 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 23. Denizyolu İhracatımızın Başlıca Yüklere Göre Dağılımı

İHRAÇ YÜKÜ	MİKTAR (TON)
İnşaat Demiri	7.159.662
Feldispat	3.859.977
Fuel Oil	2.887.103
Karışık Yük	1.973.111
Benzin	1.777.563
Çimento	1.698.540
Klinker	1.334.639
Kütük Demir	1.278.496
Rulo Sac	856.712
Gaz Oil	797.082
Dökme Çimeto	753.857
Mermer	702.738
Motorin	572.293
Narenciye	518.789
Diğer	41.427.177
Toplam	67.597.739

Kaynak: <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp> (10.10.2009).

2007 yılında denizyoluyla OECD ülkelerine yapılan ihracatın ton ve değer olarak bilgileri Tablo 24’de görülmektedir. 2007 yılında OECD ülkelerine denizyoluyla 26,6 milyon ton ihracat yapılmıştır. Bu ihracatın sırasıyla % 24’ü İtalya, % 15,2’si İspanya, % 9,7’si ABD ile yapılmıştır. Taşınan malların değeri açısından ise en fazla ihracat sırasıyla İngiltere, İtalya ve İspanya ile yapılmıştır.

Tablo 24. Türkiye-OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat Hacmi (2007)

ÜLKELER	İHRACAT (ton)	İHRACAT (000\$)
A.B.D.	2.593.329	3.145.144
İtalya	6.637.017	4.366.586
Romanya	1.300.333	1.136.417
İspanya	4.055.259	3.201.519
İngiltere	2.032.153	4.664.658
Almanya	1.377.054	2.826.127
Bulgaristan	767.103	456.313
Kanada	394.373	282.802
Yunanistan	1.959.465	1.052.127
Belçika	811.508	1.066.285
Hollanda	951.882	1.234.323
Fransa	1.189.755	3.171.110
İsveç	209.152	401.573
Avustralya	102.384	249.829
Güney Kore	92.812	114.508
Portekiz	632.477	478.839
Finlandiya	155.569	310.272
Danimarka	108.853	269.644
Norveç	48.636	148.839
Polonya	241.645	278.256
Japonya	111.730	155.598
Avusturya	113.848	218.623
İrlanda	345.895	497.420
Slovakya	32.494	19.195
Macaristan	65.492	171.696
Meksika	153.568	182.236
İsviçre	54.119	138.155
Çek Cumhuriyeti	35.853	147.365
Lüksemburg	6.210	14.885
Yeni Zelanda	23.036	47.212
İzlanda	10.051	8.222
ABD Virjin A.	106	121
Güney Kıbrıs	93	292
Norfolk Adaları	39	21
Toplam	26.613.295	30.456.214

Kaynak: www.tuik.gov.tr (13.10.2009)

AB Ülkeleri ile deniz taşımacılığımızın 2006 yılında 18 milyon tonluk ihracat hacminin 2007’de 23.7 milyon tona yükseldiği görülmektedir (Tablo 25). 2007 yılında bu miktarın % 28’i İtalya, % 17’si İngiltere ve % 8.6’sı Almanya ile gerçekleşmiştir. ABD Doları cinsinden ise bu sıralama Almanya, İtalya ve Fransa şeklindedir.

Tablo 25. AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat Hacmi 2006-2007 (Ton)

	2006	2007
ÜLKELER	İHRACAT	İHRACAT
İtalya	2.286.776	6.637.017
İspanya	1.268.423	1.300.333
İngiltere	2.742.123	4.055.258
Almanya	2.005.955	2.032.152
Yunanistan	1.050.096	1.377.054
Belçika	1.695.613	767.103
Fransa	1.270.877	1.959.464
İsveç	1.978.278	811.508
Hollanda	1.182.323	951.881
Portekiz	140.067	1.189.755
Polonya	536.225	209.151
Finlandiya	522.282	632.476
İrlanda	41.026	155.569
Litvanya	344.504	481.407
Estonya	279.667	108.853
Slovakya	274.609	26.802
Slovenya	19.582	241.645
Avusturya	95.167	113.848
Danimarka	106.903	345.895
Malta	18.466	32.493
Macaristan	84.474	65.491
Çek Cumh.	33.890	42.086
Lüksemburg	44.566	122.249
Letonya	15.638	35.853
G.Kıbrıs	3	38.038
		6.209
		93
Toplam	18.037.533	23.739.683

Kaynak: www.tuik.gov.tr (12.10.2009)

2.6.2.4 Türk Deniz Ticaret Filosu

Türk Deniz Ticaret Filosunun 1980-2007 yıllarındaki adet ve dwt değişimleri Tablo 26'da görülmektedir. 1980 yılında 2.0 Milyon dwt olan filomuz, 2007 yılında 7.2 Milyon dwt'ye ulaşmıştır. Filomuzun gelişiminin durduğu ve gerilediği 1985-1988 ile

1998-2002 dönemleri, ülkemizin yaşadığı ekonomik krizler ve dünya ile birlikte yaşanan navlun krizlerinin sonuçlarıdır.

Tablo 26. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi

YILLAR	GEMİ SAYISI	DWT (1000)	DEĞİŞİM (%)	DÜNYA SIRA
1980	-	2.032	-	35
1981	-	2.696	17,5	34
1982	675	4.105	74,7	32
1983	726	4.855	18,3	27
1984	780	6.051	24,6	25
1985	802	5.802	-4,1	24
1986	835	5.234	-9,8	24
1987	821	5.240	0,1	25
1988	830	4.911	-6,3	24
1989	839	5.123	4,3	28
1990	868	5.639	10,1	28
1991	899	5.968	5,8	23
1992	954	6.503	9,0	22
1993	1.012	8.255	26,9	23
1994	1.050	8.545	3,5	19
1995	1.143	10.310	20,7	17
1996	1.179	10.893	5,6	16
1997	1.197	10.563	-3,0	17
1998	1.204	9.760	-7,6	17
1999	1.242	10.322	5,8	18
2000	1.270	9.489	-8,1	18
2001	1.261	9.307	-1,9	20
2002	1.185	8.666	-6,9	19
2003	1.152	7.627	-12	20
2004	1.209	7.055	-7,5	23
2005	1.379	7.603	7,20	24
2006	1.429	7.271	-4,4	26
2007	1.473	7.244	-0,4	25

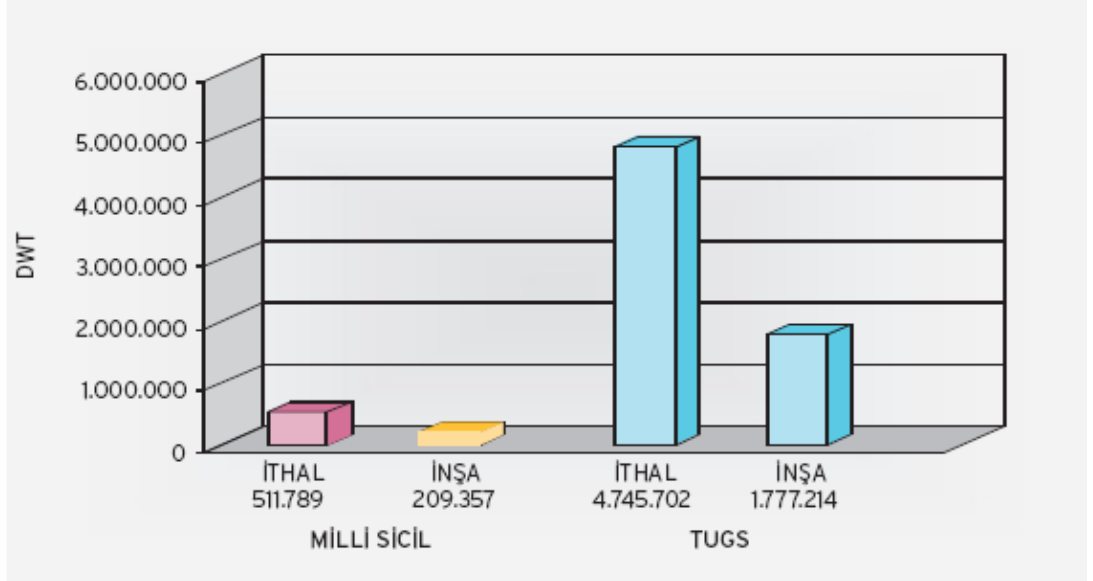
Kaynak: DTO, s.43

Yukarıdaki tabloda görüleceği üzere, 1996 yılında Türk Deniz Ticaret Filomuz 10.8 Milyon dwt ile dünya filoları arasında 16. sıraya yükselmiştir. 2000 Yılından itibaren filomuzdaki gemilerin yabancı bayrağa geçişi başlamış ve 1 Ocak 2008

itibariyle Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile birlikte toplam tonaj 13.2 milyon dwt'ye çıkmıştır.¹³⁸

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle toplam 1473 adet gemisinin 407'si ithal, 1066'sı ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin tonajı 5.2 milyon, inşa gemilerin ise 1.9 milyon dwt'dir. Toplam deniz ticaret filosunu oluşturan 1473 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 29,94 ile Kuruyük, % 11,95 ile Balıkçı Gemileri, % 8.62 ile Petrol Tankerleri, % 8,01 ile Römorkörler ve % 6,59 ile Dökme yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak % 34,89'udur. 7.2 Milyon Dwt olan Deniz Ticaret Filosunun dwt bazındaki çoğunluğunun sırasıyla; % 46.92'sini Dökme yük gemileri, % 20,30'unu Kuru yük gemileri ve % 15,51'ini Petrol Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin dwt yüzdesi ise, % 17,27'dir.¹³⁹

Şekil 8. Milli Sicil'e ve TUGS'a Kayıtlı İthal-İnşa Gemilerimizin Tonaj Analizi



Kaynak: DTO, s. 46.

¹³⁸ DTO, s. 43.

¹³⁹ DTO, s. 44.

Deniz Ticaret filomuza ait 1473 adet gemiden % 47'si (693 gemi) Milli Sicil'e, %53'ü (780 gemi) TUGS'a kayıtlıdır. Dwt olarak % 10'u Milli Sicil'e, % 90'ı TUGS'a; grt olarak ise % 14.7'si Milli Sicile, %85.3'ü TUGS'a kayıtlıdır. Milli Sicile kayıtlı 693 adet geminin % 19,2'si ithal, % 80,8'i inşa yoluyla, TUGS'a kayıtlı 780 adet geminin % 35,1'i ithal, % 64,9'u ise inşa yoluyla edinilmiştir.¹⁴⁰

Türk deniz ticaret filomuzun siciller arası dağılımını gösteren Şekil 8'de, 6.5 milyon dwt'nin % 72,7'sinin TUGS'daki ithal edilmiş gemilerden oluştuğu görülmektedir. Milli sicile kayıtlı 721.146 DWT'lik filonun 511.789 dwt'si ithal yoluyla, 209.357 dwt'si ise inşa yoluyla, TUGS'a kayıtlı 6.522.916 dwt'lik filonun 4.745.702 dwt'si ithal yoluyla, 1.777.214 dwt'si ise inşa yoluyla edinilmiştir.¹⁴¹

150 Grt kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığında filoda 1473 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 2008 itibariyle 20.9'dur. Bkz. Tablo 27.

Tablo 27. Yıllara Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamaları

YIL	ORTALAMA YAŞ
2002	23,2
2003	23,5
2004	22,8
2005	21,3
2006	21,8
2007	21,0
2008	20,9

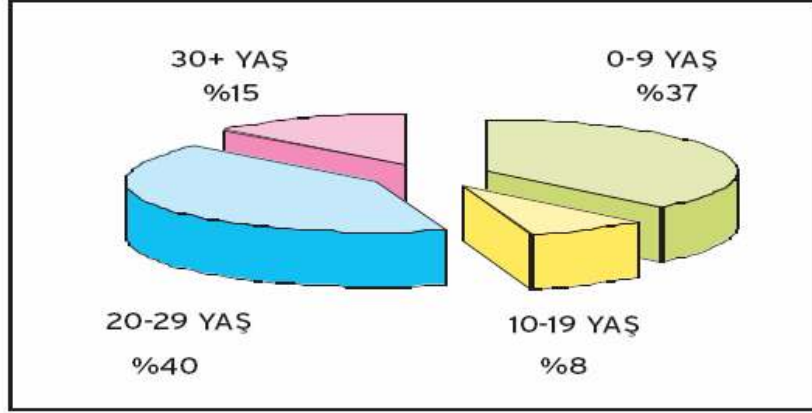
Kaynak: www.denizcilik.gov.tr (10.11.2009).

Şekil 9'da görüldüğü üzere Türk deniz ticaret filomuzun % 37'si 0-9 yaş grubunda, % 8'i 10-19 yaş grubunda, % 40'ı 20-29 yaş grubunda ve % 15'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

¹⁴⁰ DTO, s. 46.

¹⁴¹ DTO, s. 46.

Şekil 9. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı



Kaynak: DTO, s.53

Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 20,3'ünü oluşturan kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 28'dir. Dwt olarak filomuzun % 46,9'unu oluşturan dökme yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 21'dir. Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı tablosu incelendiğinde, toplam 1473 adet ve 7.244.062 Dwt'lik filoda; 2.700.763 Dwt'lik 374 adet gemi 0-9 yaş grubunda, 601.925 Dwt'lik 275 adet gemi 10-19 yaş grubunda, 2.858.223 Dwt'lik 412 adet gemi 20-29 yaş grubunda, 1.083.151 Dwt'lik 412 adet gemi 30 yaş ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.¹⁴² Bkz. Tablo 28.

¹⁴² DTO, s. 52.

Tablo 28. Türk Deniz Ticaret Filosu Yaş Ortalaması

GEMİ TİPLERİ	ADET	DWT	GRT	YAŞ ORT.
KURU YUK GEMİSİ	441	1.470.744	932.259	28,0
DOKME YUK GEMİSİ	97	3.398.997	2.001.637	21,0
ÖBO GEMİSİ	1	77.673	43.487	27,0
KONTEYNER	34	414.719	327.710	10,0
KURUYUK-KONTEYNER	12	77.345	54.516	10,0
KONTEYNER/ RO-RO	3	19.093	17.333	23,0
PETROL TANKERİ	127	1.123.438	612.170	25,0
URUN TANKERİ	3	7.545	4.821	20,0
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	56	288.580	188.803	13,0
BITKİSEL/HAYVANSAL YAĞ TANKERİ	4	6.586	3.927	26,0
LPG TANKERİ	6	26.172	25.034	19,0
ASFALT TANKERİ	1	1.861	1.396	47,0
SU GEMİSİ	16	7.656	4.446	27,0
RO-RO GEMİSİ	20	164.469	364.603	19,0
RO-RO FERI-YOLCU	12	15.646	46.495	25,0
FERİBOT	36	10.438	57.522	16,0
TREN FERİSİ	7	7.291	11.266	36,0
TREN FERI/RO-RO	1	6.266	15.195	29,0
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	46	11.180	56.095	24,0
BALIKCI GEMİLERİ	176	25.723	66.175	12,0
BİLİMSSEL ARASTIRMA GEMİSİ	5	353	1.834	41,0
ŞEHİR HATLARI	46	7.763	23.975	30,0
DENİZ OTOBUSLERİ	30	1.307	19.310	12,0
ŞEHİR HATLARI ARABALI	24	24.452	29.318	27,0
YOLCU MOTORLARI	65		15.663	7,0
RÖMÖRKÖR	118	5.055	38.589	23,0
HİZMET GEMİLERİ	77	23.649	35.994	23,0
MAVNA/SAT	4	19.774	20.395	24,0
YUZER VİNC	5	287	106.335	27,0
TOPLAM	1.473	7.244.062	5.126.304	23,14

Kaynak: DTO, s. 52.

2.5.3 Türkiye'nin Dış Ticaretine Deniz Taşımacılığının Etkisi

Deniz taşımacılığı sektörü ülkenin ithalat ve ihracat artış ve azalışlarına ve hatta dünyadaki mal değişimlerine paralel olarak iniş çıkış yaşanan bir sektördür. ¹⁴³ Deniz

¹⁴³ Okay Kılıç, "Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) ,Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006, s.58

taşımacılığı dış ticareti etkilediği kadar dış ticaret artış ve azalışlarından da etkilenmektedir.

Dünya deniz ticaretinin % 90'ı denizyoluyla yapılmaktadır. 1998-2007 yılları arasında Türkiye'nin dış ticaret taşımalarının yollar itibariyle miktar olarak yüzdelik dağılımlarının verildiği Tablo 29'da görüleceği üzere ise Türkiye'nin denizyolu taşıma payı % 88,9-87,4 arasında değişmektedir. Sadece bu veri bile Türkiye'nin dış ticaretinde deniz taşımacılığının ne kadar büyük bir rol oynadığını göstermektedir.

Tablo 29.Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)

YIL	DENİZYOLU	DEMİRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİĞER
1998	88.1	0.6	9.1	0.3	2.0
1999	88.9	0.5	8.7	0.2	1.8
2000	88.6	0.5	8.6	0.2	2.1
2001	87.0	0.6	10.6	0.2	1.6
2002	87.3	0.7	9.7	0.2	2.1
2003	87.6	0.8	10.5	0.1	1.0
2004	87.4	1.2	10.3	0.1	1.0
2005	86.0	1.2	11.9	0.2	0.7
2006	87.4	1.1	10.4	0.1	1.0
2007	87.4	1.1	10.0	0.6	0.9

Kaynak: DTO, s. 66.

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2007 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin % 87.4'ü denizyolu ile, % 10.0'u karayolu ile, % 1,1'i demiryolu ile % 0,9'u diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,6'sı ise havayolu ile taşınmıştır. 2006 yılıyla kıyaslandığında 2007 yılında denizyolu dış ticaret taşıma hacmi değişmemiş, karayolu % 0,4 oranında azalmış, havayolunda ise % 0,5'lik bir artış gerçekleşmiştir.¹⁴⁴

2007 yılını ithalat ve ihracat bazında daha ayrıntılı inceleyecek olursak. 107 milyar dolarlık ihracatımızın 52 milyar doları (% 48,5) deniz yolu ile yapılmıştır. 107 milyar dolarlık bu paydan karayolunun aldığı pay 44 milyar dolar civarında olurken,

¹⁴⁴ DTO, s. 66.

havayolunun 7 milyar dolar, demiryolunun 1 milyar dolar civarındadır. Bu da demiryolu taşımacılığımızın gelişmemiş olduğunu göstermektedir. Bkz. Tablo 30.

Tablo 30. Yollara Göre İhracat (000 ABD Doları)

Yıl	Ay	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
2007	Toplam	107 271 750	52 174 049	1 081 911	44 482 360	7 018 292	2 515 138
	Ocak	6 564 560	3 113 698	68 753	2 815 909	391 238	174 962
	Şubat	7 656 952	3 636 461	85 504	3 220 497	493 312	221 178
	Mart	8 957 852	4 356 776	80 927	3 740 310	552 908	226 929
	Nisan	8 313 312	4 190 622	72 451	3 360 070	514 081	176 088
	Mayıs	9 147 620	4 700 261	76 698	3 720 789	515 344	134 528
	Haziran	8 980 247	4 309 658	84 623	3 836 045	523 982	225 939
	Temmuz	8 937 742	4 389 954	85 284	3 709 556	541 935	211 013
	Ağustos	8 736 689	4 161 080	95 464	3 776 545	534 449	169 152
	Eylül	9 038 744	4 132 638	96 793	3 887 468	732 484	189 361
	Ekim	9 895 217	4 886 380	115 003	4 002 917	682 380	208 538
	Kasım	11 318 798	5 461 177	116 000	4 623 876	847 519	270 227
	Aralık	9 724 018	4 835 344	104 413	3 788 378	688 660	307 224

Kaynak: www.tuik.gov.tr (02.02.2010)

Tablo 31. Yollara Göre İthalat (000 ABD)

Yıl	Ay	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
2007	Toplam	170 062 715	100 851 546	2 541 156	38 643 904	16 914 169	11 111 939
	Ocak	10 591 886	6 031 053	175 852	2 378 613	1 037 492	968 876
	Şubat	11 383 178	6 812 985	182 910	2 631 718	973 609	781 955
	Mart	13 234 192	7 727 466	222 456	3 150 767	1 247 333	886 171
	Nisan	12 919 281	7 756 845	204 002	3 019 778	1 195 236	743 421
	Mayıs	14 935 155	8 961 466	240 737	3 383 338	1 595 092	754 521
	Haziran	14 265 947	8 476 758	216 584	3 228 011	1 665 848	678 746
	Temmuz	15 214 034	8 779 221	211 924	3 298 816	2 044 231	879 842
	Ağustos	14 681 668	8 788 889	168 940	3 270 733	1 577 693	875 413
	Eylül	14 459 084	8 928 712	218 490	3 152 154	1 273 114	886 614
	Ekim	15 626 532	9 268 147	236 623	3 531 129	1 428 734	1 161 900
	Kasım	16 631 883	9 742 666	244 434	3 903 686	1 509 194	1 231 902
	Aralık	16 119 874	9 577 338	218 203	3 695 161	1 366 594	1 262 578

Kaynak: www.tuik.gov.tr (02.02.2010).

170 milyar dolarlık ithalatımızın ise hemen hemen 100 milyar dolarlık kısmı yine deniz yoluna aittir. 2007 yılında ithal edilen yüklerin değeri olarak yaklaşık % 60'ı (100 milyon ABD Doları) denizyolu ile gerçekleştirilmiştir. Bu oranı sırasıyla karayolu, havayolu, diğer yollar ve demiryolu takip etmektedir. Demiryolunun ithalattan aldığı pay ise sadece 2.5 milyon ABD Doları civarındadır. Bkz. Tablo 31.

Tüm bu verilerden anlaşılacağı üzere dünyada olduğu üzere Türkiye’de de deniz taşımacılığı dış ticaretin en büyük yapı taşıdır. Deniz taşımacılığı olmadan, ticaret sınırlarının kalktığı günümüzde dış ticaret yapmak mümkün değildir. Bunun yanı sıra kapıdan kapıya taşımacılığın gelişmesi de deniz taşımacılığımızı geliştiren en önemli etkenlerden birisidir. Kombine taşımacılığın birçok adımında, güçlü bir deniz taşımacılık sistemine gereksinim duyulmaktadır. Önceki bölümlerde dünyadaki dış ticaret ve deniz taşımacılığı verilerini inceledik. Güçlü bir dış ticarete sahip ülkeler ancak ve ancak güçlü bir deniz taşımacılığına sahip ülkelerdir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DEKİ DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Dokuzuncu kalkınma planına göre ülkemiz denizyolu taşımacılığının ana amacı; ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti; en ekonomik ulaşım türü olarak denizde mal ve can güvenliğini sağlayarak, çevreyi kirletmeden diğer ulaşım sistemleriyle entegre bir şekilde uluslararası kurallar ve AB politikalarıyla uyum içinde daimi olarak sağlamaktır.¹⁴⁵

Bu amaç ışığında ilerlenirken alt yapı sorunları, finans sorunları, personel eğitimi, çevre kirliliği, liman sorunları gibi birçok sorunla karşılaşmaktadır. Bu bölümde bu sorunları ve çözüm önerilerini inceleyeceğiz.

3.1 Personel Eğitimi

Gelişen ve büyüyen dünya deniz ticaret filusunda eğitimli eleman sıkıntısı çekilmektedir. Bu sıkıntı ülkemizde de mevcuttur. Günümüzde gemi adamı açığı yaklaşık olarak 7000 civarında kayıt altına alınmıştır. Ve en çok ihtiyaç duyulan personel ise kaptan, başmühendis, güverte ve makine zabıtları olarak sıralanmıştır.¹⁴⁶

Denizcilik eğitimi evrensel bir boyut kazanmış ve gemi adamları eğitiminde STCW Sözleşmesiyle milliyet ayırt edilmeksizin her ülke denizcisi için “standart eğitim” öngörülmüştür. Türkiye STCW sözleşmesinin tarafı olarak bu kuralların hükümlerini uygulamaktadır.¹⁴⁷

“Denizcilik Eğitimi” konusunda Türkiye’deki mevcut kapasitenin ve ihtiyacın neler olduğu hususunda bir tespit yapılmalı ve Milli Eğitim Bakanlığı ile müşterek

¹⁴⁵ Devlet Planlama Teşkilatı, **Dokuzuncu Kalkınma Planı-Denizyolu Ulaşımı**, (Dokuzuncu), Ankara, 2007, s. 63.

¹⁴⁶ “**Gemilerde 7000 Personel Açığı Var**”, 10.11.2008, <http://www.denizticaretgazetesi.org/index.php?haber=8043>, (28.11.2009).

¹⁴⁷ Devlet Planlama Teşkilatı, **Sekizinci Kalkınma Planı-Denizyolu Ulaşımı**, (Sekizinci), Ankara, 2001, s. 38.

alışmalar yaparak, gençlerin denizcilik eğitimi almaları ve meslek sahibi olmaları sağlanmalıdır.¹⁴⁸

3.2 Kıyı Master Planı

Ülkemiz, Karadeniz’de 1785 km, Marmara Denizi’nde 1089 km, Ege Denizi’nde 2805 km, Akdeniz’de 1577 km ve Adalar’da 1067 km deniz kıyısına sahiptir. Ülkemizi çevreleyen denizlerin jeolojik özellikleri birbirinden farklıdır. Akdeniz dünyanın en yaşlı, Ege denizi ise en genç denizlerinden biridir. Önemli doğal kaynaklarımız arasında yer alan kıyılarımız, sanayi ve turizm yatırımı, su ürünleri üretimi, konut, liman, iskele yapımı gibi değişik amaçlarla kullanılmakta, bu durumun sonucunda yoğun yapılaşma nedeniyle doğal yapının bozulması tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktadır.¹⁴⁹

Tüm sahil belediyeleri kıyı planlanması yapmaya çalışmakta, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı çevre koruma planlarında sahillere müdahale etmekte, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, balık üretimi ve avlama yerleri planı yapmaktadır. Kültür ve Turizm Bakanlığı ise 2634 sayılı Kanun ve ek değişik maddeleri ile en büyük yetkili olarak turizm yerleri için tahsisler yapmaktadır. Ayrıca Çevre Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığı da ağırlıklı olarak söz sahibidirler. Kıyısız alanlarımızın yanlış ve gelişigüzel kullanımı nedeniyle sektörler birbiri ile çatışmaktadırlar.¹⁵⁰

3.3 Deniz Emniyeti

Deniz, en eski çağlardan beri üzerindeki maceraperestler için “tehlike” sözcüğünün eş anlamısı sayılıyor. “Tehlike istemeyen denize çıkmaz” anlamına gelen eski bir İngiliz atasözü, bu saptamayı güçlendiriyor. Bu nedenle de eski çağlarda deniz ticareti ve denizcilik, sadece maceraperestlerin atılmayı göze alabildiği bir meslek olarak bilinirdi. Deniz; “şans” “talih” “kader” ve “kısmet” fikirleri ile özdeşleşmiş bir kelime

¹⁴⁸ TOBB, s. 1.

¹⁴⁹ T.C. Sayıştay Bakanlığı, “Kıyıların Kullanımının Planlanması ve Denetimi-Performans Denetimi Raporu”, Ankara, 2006, s. 5.

¹⁵⁰ TOBB, s. 8.

anlamına geliyordu. Bu anlam, günümüzde kullanılan “deniz tehlikeleri” (maritime perils) gibi ifadelerin kökeninde hala yaşamaktadır.¹⁵¹

Deniz emniyeti o günlerden günümüze milim milim ilerleyerek gelişti. Çünkü başlangıçta denizlerdeki bütün şiddet hareketleri bir denizcilik geleneği olan korsanlıkla eşdeğer sayılmış, bu tip faaliyetlerin uluslararası güvenlik, küresel deniz ticareti ve gelişmiş ülkelerin ekonomileri üzerinde yaratabileceği etki değerlendirme dışı bırakılmıştır. Fakat ölümlerin, kazaların ve mal kayıplarının çoğalmasıyla alınan önlemler sayesinde, günümüz güvenlik standartlarına zaman içerisinde ulaşılmıştır.

Bu önlemlerden en önemli iki tanesi 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (ISPS code) ile Denizde Yaşamın Emniyeti (SOLAS – Safety of Life at Sea) Sözleşmesidir. ISPS ve SOLAS, öngörülen tehlikelerden korunma önlemlerini gemiler ve liman tesisleri için bağlayıcı hale getirirken hem gemiler için deniz haydutluğu ve korsanlıktan korunma standartları hem de teröre karşı hazırlık seviyesinin yüksek tutulmasını amaçlamaktadır.¹⁵²

Ve bu önlemlerden en güncel olanı da Erika III’tür. AB, kendi sularında 13 Kasım 2002 tarihinde meydana gelen Prestige kazasından sonra, gayretlerini AB sularında deniz emniyetinin artırılmasına yoğunlaştırdı. Bunun sonucunda Erika III Deniz Emniyeti Paketi uzun, kapsamlı ve geniş katılımlı çalışmalardan sonra hazırlandı ve 11 Mart 2009 tarihinde Avrupa Parlamentosu tarafından onaylandı. Paketi oluşturan AB müktesebatı, 28 Mayıs 2009 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdi.

Erika III paketini oluşturan AB müktesebatının genel amacı; “deniz emniyeti standartlarına uyan gemi sahipleri lehine, özellikle alt standart gemi sahipleri üzerindeki baskıyı artırarak sektörün rekabet gücünü artırmak” olarak açıklanmıştır. Bu açıklama ile ortaya konulan amaç, AB’nin deniz emniyeti kurallarını deniz ticaretinde ve deniz taşımacılığında kendine çıkar sağlamak üzere istismar ettiği yönündeki tereddütleri artırmıştır. Kaldı ki, Erika III’ü oluşturan yeni müktesebattaki bazı hükümlerin

¹⁵¹ Ali Bozoğlu, “Geçmişten Günümüze Denizde Emniyet”, 07.06.2005, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=12&yazi_id=100022 (01.12.2009).

¹⁵² Dülger, s. 94, 95.

münhasıran AB limanlarına gelen veya AB sularından geçen üçüncü ülke bayrağını taşıyan gemileri hedef alması, bu gemilere amacını aşan yeni uygulamalar getirmesi, bu tespiti fazlası ile doğrulamaktadır. Paketin açıklanmayan diğer bir amacı da, her büyük deniz kazasından sonra olduğu gibi AB kamuoyuna bundan sonra benzer kazaların olmaması yönünde tedbirlerin alındığı mesajının verilmesidir.¹⁵³

Dünyanın 3/4'ünün sularla kaplı olduğunu düşünürsek, deniz taşımacılığında terörün, korsancılığın küresel boyutta bir önem taşıdığını daha iyi anlayabiliriz. Bu küresel boyut içerisinde stratejik bir konuma sahip ve 3 tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin rolünü de kestirmek mümkündür. Bu nedenle ülkemizde de deniz emniyetinin sağlanması için bir dizi önlemler alınmaya başlanmıştır.

Örneğin; NATO'nun güvenlik, kaçakçılık ve yasa dışı göçle mücadele kapsamında Akdeniz hareket alanında başlattığı Aktif Girişim Harekatı hitamında Türkiye tarafından Karadeniz'de benzer amaçlarla Karadeniz Uyumu Harekatı - KUH (Operation Black Sea Harmony) yürütülmeye başlanmıştır.

Harekat kapsamında Karadeniz'de görevlendirilen fırkateyn ve denizaltılar tarafından teşhis edilerek sınıflandırılan ticaret gemilerinin takibi, şüpheli ve sakıncalı olarak sınıflandırılmış olan gemilerin seyrüsefer bilgilerinin Akdeniz'e çıkmaları halinde NATO makamlarına bildirilmesi gibi faaliyetler yürütülmektedir.¹⁵⁴

Halihazırda terörle mücadelesine devam etmekte olan ülkemizde İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın hassasiyetleri nedeniyle denizden teröre maruz kalma riski oldukça yüksektir. Bu boğazlardan her yıl binlerce ton tehlikeli madde taşıyan tankerin geçtiğini düşünürsek, İstanbul için büyük bir tehlike arz etmektedir. ABD ve AB üyesi ülkelerin kendi limanlarına alt standart gemileri ve tek cidarlı tankerleri almama uygulamaları da, bu gemilerin yakın gelecekte bölgemizde yoğunlaşacağı ve Türk boğazlarından geçen güzergahlarda taşımacılık yapacaklarını göstermektedir.¹⁵⁵ Bu yüzden Karadeniz'e hiç kuşkusuz Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin, Karadeniz Uyumu Harekatı'na katılmasının sağlanmasının, kendileriyle işbirliği yapılması kaçınılmaz bir

¹⁵³ Kemal Battal, "Erika III AB Deniz Emniyeti Paketi Yürürlükte", <http://www.virahaber.com/yazi/erika-iii-ab-deniz-emniyeti-paketi-yururlukte-8725.htm> (01.12.2009).

¹⁵⁴ Dülger, s. 101,102.

¹⁵⁵ DPT, Dokuzuncu, s. 76.

zorunluluk haline gelmiştir. Bu ülkelerle işbirliğinin bölge güvenliğine katkıda bulunacağı gibi, ortak inisiyatif alan ülkelerin gerek politika gerekse savunma alanında ilişkilerinin gelişmesi yönünde de faydaları görülecektir.

Bunun dışında yine ülkemizde Avrupa Birliği finansmanlı Türkiye’de Deniz Emniyetinin Geliştirilmesine Destek ve Almanya-İspanya-Türkiye İşbirliği ile¹⁵⁶ gerçekleştirilen Türkiye Limanlarında ve Kıyı Alanlarında Deniz Emniyetinin artırılması projeleri halen yürütülmektedir. Bu projelerle birlikte altyapı ve kapasitenin geliştirilmesi, Türk mevzuatının deniz emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesi alanındaki AB müktesebatına uyumunun artırılması gibi amaçlar hedeflenmektedir.¹⁵⁷

3.4 Deniz Ticaret Filosu

3.4.1 Filonun Yaş Sorunu

Deniz araçlarının, denizyolu taşımacılık şartlarına tonaj, yaş ve genel yapı itibarıyla uygun olması, ekonomik ulaşım yönünden çok önemlidir. İkinci bölümde incelediğimiz üzere ülkemiz deniz filosu çok genç bir filo değildir. 2007 yılı verileriyle dünya gemilerinin genel yaş ortalaması 12 iken ülkemiz deniz filosu ortalama olarak 21 yaşındadır.

10 yıl önce gemilerimizin yaş ortalaması yaklaşık olarak 17 idi. Aynı ortalamanın bugün 21 olması, 10-15 yıl içerisinde Türk deniz ticaret filosu diye bir filonun olmayacağı anlamına gelir. Kuru yük gemilerinde ortalama yaşımız 28. Dökme yük gemilerinde 21. Petrol tankerinde 26. 10 yaş civarında da kimyasal tankerlerimiz ve konteynerlerimiz mevcuttur.

¹⁵⁶ “Denizde Mal ve Can Emniyetini Sağlamak”, http://www.ulasim2023.org/index.php?option=com_content&view=article&id=104:denizde-can-ve-mal-emnyet-salanacak&catid=8:deniz-ulaimi&Itemid=20, (01.12.2009).

¹⁵⁷ “AB Finansmanlı Türkiye’de Deniz Emniyetinin Geliştirilmesine Destek Projesi”, http://www.avrupa.info.tr/Files/File/program_pro_photos/Izmir/Izmir_Proje_Bilgi_Notu.rtf (01.12.2009).

3.4.2 Filonun Tonaj Sorunu

1996 yılında Türk Deniz Ticaret Filomuz 10.8 Milyon dwt ile dünya filoları arasında 16. sıraya yükselmişti. 2000 yılından itibaren filomuzdaki gemilerin yabancı bayrağa geçişi başlamasıyla, 1 Ocak 2008 itibariyle Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile birlikte toplam tonaj 13.2 Milyon dwt'ye çıkmıştır.¹⁵⁸

2009 yılı filosu 10 sene öncesi 1999 yılı ile kıyaslandığında % 30 bir küçülme görülür. Dünyayla karşılaştığımızda 1999 yılındaki dünya deniz ticaret filosu 550-600 milyon dwt., bugün ise, 1.2 milyar dwt'dır. Yani, dünyada % 220 artış olmuş, bizde ise, % 30 küçülme olmuştur. 10 yıl önce dünya deniz ticaretinin % 2'sine sahip bir filomuz varken, şimdi, % 0.6 seviyesindeyiz. Dünyada bu gelişmeler yaşanırken, bizde reel anlamda % 300 düşme yaşanmıştır. Hükümetimizin gelişmeyi teşvik eden tüm kanun ve kararnamelerine rağmen Türk deniz ticaret filosu büyümemiştir.¹⁵⁹

3.4.3 Koster Filosu Sorunu

Kıyı limanları arasında seferler yapmak üzere inşa edilmiş ve donatılmış küçük yük gemisine koster denir.¹⁶⁰ Türk ticaret filosunun 1000 - 10.000 dwt arası kuru yük gemileri, denizcilik sektöründe koster olarak adlandırılmaktadır.

Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz ülkeleriyle yaptığı ihracat – ithalat yüklerin büyük kısmını kosterler taşımaktadır. 80'li yıllarda devlet desteğiyle inşa edilen yüzlerce koster Karadeniz ve Akdeniz çanağını Türk gölleri haline getirmişti. Fakat zaman içinde yenilenememesi nedeniyle yaşlı gemilerden oluşan bir koster filosu meydana geldi. Denizcilik piyasalarının iyi gittiği son yıllarda yenilenmesi gündeme gelse de,

¹⁵⁸ DTO, s. 43.

¹⁵⁹ Selçuk Onur, “Türk Deniz Ticaret Filosu Yok Olacak”, <http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/22445/deniz-ticaret-filosu-dto-kuruyuk-gemisi.html> (01.12.2009).

¹⁶⁰ <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=koster&ayn=tam> (16.12.2009).

armatörlerin büyük gemi ve kimyasal tankere yönelmesi nedeniyle global krize güçsüz yakalandı.¹⁶¹

Bu küçük gemilerle hizmet veren armatörler, yüksek vergiler karşısında filolarını yenileyememenin sıkıntısını yaşamaktadırlar. Son dönemde tersanelerdeki doluluk oranlarının yüksekliği karşısında rantabil olmayan koster yapımı hiçbir tersane tarafından kabul edilmemektedir. 3 bin ile 7 bin DWT arasında yapılan gemilerdeki maliyetin az olması ve bu tonajdaki gemilerin kabotaj hattında çalışmaması koster filosunun önüne kesmektedir. Bununla beraber inşa süresi içerisinde alınmakta olan SSK ve vergiler; küçük tonajlı gemilere yatırım yapmak isteyen yatırımcının uzaklaşmasına neden olmaktadır.¹⁶²

Yatırım yapılamayan koster filosuna ek olarak, limanlardaki yüksek ücretler, bugün koster filomuzun can çekişmesinin en büyük sebebidir. Bunun için Türkiye ve komşu ülkelerdeki liman masraflarının, bakanlık kanalıyla bir nebze düşürülmesi sağlanabilir. Kabotaj hattındaki gemilerle ilgili 48 saatlik sürenin uzatılması ve SSK primleri konusunda geçici bir süre kolaylık sağlanabilir.

3.5 Tersanecilik Sorunu

Ülkemiz denizcilik sektöründe yaşanan problemlerin en önemli çıkış yolunun gemi inşa sanayinin geliştirilmesi olduğunu söyleyebiliriz. Kendi gemilerimizle taşımacılık yaptığımızda hem maliyetlerimiz düşecek hem de ülkemiz büyük bir kazanç sağlayacaktır. Bunun içinde her şeyden önce devletin gemi inşa sanayisine teşvikler vermesi gerekmektedir. Gemi inşa sanayisine verilen teşviklerle birlikte, sektör büyüyecek ve yan sanayi dalları da aynı hızda gelişecektir. Bunun doğal bir sonucu

¹⁶¹ Murat Erdoğan, “**Koster Gücümüzü Kaybedebiliriz**”, 30.04.2009, <http://www.denizhaber.com/HABER/16887/1/koster-turk-ticaret-filosu-denizcilik-mustesarligi-konan-denizcilik-ibrahim-konan-salih-zeki-cakir-gisbir-istfix.html> (16.12.2009).

¹⁶² Recep Canpolat, “**Koster Filomuz Can Çekişiyor**”, Akşam Gazetesi, 27.06.2005, <http://www.tumgazeteler.com/?a=857606>, (16.12.2009).

olarak büyük bir istihdam potansiyeli oluşacaktır çünkü gemi inşa sanayi diğer sektörlerle göre 1'e 6 oranında istihdam yaratır.¹⁶³

Gemi inşa sanayi emek yoğun bir endüstri dalı olması sebebiyle, işçilik ücretlerinin düşük olduğu ülkelerde (fert başına gelir seviyesi 1 000 - 2 000 ABD \$) daha kolay gelişir. Uluslararası piyasalarda daha ucuza gemi satabilmek ve rekabet şartını artırabilmek için, bahsedilen şartların bulunduğu ülkeler daha uygundur. Bu durumda, tıpkı gemi inşa sanayinin Avrupa ülkelerinden Uzak Doğu Asya ülkelerine göç etmesi örneğinde olduğu gibi, gemi inşa sanayinin kalkınmasını tamamlamış ve ekonomik refah seviyesine ulaşmış ülkelere, kolayca gelişmekte olan ülkelere göç etme niteliği ve karakteri taşıdığı anlaşılmaktadır. Ancak gelişmiş gemi inşa kapasitesine sahip kalkınmış ülkeler, işçilik ücretlerinin yüksek olmasından dolayı gemi yapımında uluslararası rekabeti kaybetmelerine rağmen, gemi inşa sanayinin istihdam potansiyeli taşıması ve diğer birçok sanayi mamullerini kullanarak diğer sanayi sektörlerini sürüklemesi ve gelişmelerini sağlaması sebebiyle, tersanelerin kapanmasını önlemek için önemli boyutlarda devlet destekleri (sübvansiyon) uygulamaktadırlar. Kalkınmış ülkelerdeki tersaneler, ileri teknolojik ve özel tipte gemi yapımına yönelerek, gemi inşasında başka diğer sanayi kollarının ihtiyacı olan makine, teçhizat ve çelik konstrüksiyon işlerinin yapımını üstlenerek, kapanmaya karşı direnmektedirler. Sağlanan devlet desteğinin diğer bir sebebi de, savunma bakımından stratejik öneme sahip gemi inşa sanayinin kapanmasını önlemeye çalışmaktır.

Bütün bu bilgiler göstermektedir ki, gemi inşa sanayi gelişmekte olan ülkelerin kalkınma yolunda bir araç olarak kullanabilecekleri bir endüstri dalıdır. Bir ülkede serpilip gelişen gemi endüstrisi, o ülkede hayat standardının yükselmesiyle birlikte devrini tamamladıktan sonra, uluslararası pazarda daha kolay rekabet imkânlarını yakalayabileceği bir başka gelişmekte olan ülkeye taşınacak ve bu çevrim bu şekilde

¹⁶³ Orkan Ildır, “Denizlerden Sanayi Turizm ve Balıkçılık Alanlarında Yararlanma ve Türkiye’nin Bu Konudaki Sorunlarının ve Hedeflerinin Değerlendirilmesi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2006, s. 2.

devam edecektir.¹⁶⁴ Ülkemiz de gelişmekte olan bir ülke olduğu için gemi inşa sanayi çok büyük önem arz etmektedir.

Türkiye’de Devlet Sektörü tersaneleri (kamu tersaneleri) günümüzde Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. bünyesindeki iki adet tersaneden oluşmaktadır. Haliç Tersanesi İstanbul içindeki tek bakım-tutum tersanesi, Cami altı Tersanesi ise yolcu gemisi gibi katma değeri yüksek gemi tiplerinde uzmanlaşmış tek Türk tersanesi olarak hizmet vermektedir. Özel sektör tersaneleri ise, bir kaç istisna dışında, yatırım ve işletme sermayesi yönünden sıkıntıları bulunan ve istihdamları eldeki iş kapasitesine bağlı olarak değişmektedir. % 90’ı Tuzla Özel Sektör Bölgesi’nde yerleşmiş bulunan bu tersaneler küçük ve orta büyüklükteki gemileri üretmek üzere yapılmış olup, çoğunluğunda modern metot, teknik ve teknoloji kullanımı sınırlı kalmıştır. Tuzla’da 51, Yalova’da 19, Zonguldak’ta 9, İzmit’te 9, Trabzon’da 8, Çanakkale’de 2, Ordu’da 1, Samsun’da 1, Kastamonu’da 1, Sakarya’da 1, Adana’da 1, Hatay’da 1 adet olmak üzere 104 tersane faal olarak ama kapasitelerinin çok altında hizmet vermektedir. Ayrıca, Yalova’da 31, Samsun’da 8, Çanakkale’de 6, Adana’da 6, Zonguldak’ta 4, Kastamonu’da 2, Sinop’ta 1, Mersin’de 1 olmak üzere 64 tersane yatırım aşamasındadır.¹⁶⁵ Ancak tersanelerdeki teşviklerin yetersiz ve belirsiz olması, mevzuat sorunları, altyapı ve enerji yetersizlikleri gibi yasal, idari ve teknik sorunlar nedeniyle kapasitelerinin ancak % 15-20’sini kullanabilmektedir.¹⁶⁶ Türkiye’de büyük gemi inşaatının modern tesislerde yapılması amacıyla yapımı başlatılan Um Tersanesinin büyük bölümü tamamlanmasına rağmen gerekli desteği bulamadığı için 1992 yılından beri tamamlanmayı beklemektedir.¹⁶⁷

Nisan 2008 ve Ekim 2008 tarihleri itibariyle dünya tersanelerindeki siparişler tonaj ve adet olarak aşağıdaki Tablo 32 ve 33’de sunulmuştur.

¹⁶⁴ Koçak, s. 2,3.

¹⁶⁵ Mustafa Turhan, “İstihdam İçin Gemi İnşa Sanayiine Özel Önem Verilmelidir”, 19.09.2009, <http://www.dunyagazetesi.com.tr/haber.asp?id=61404> (03.12.2009).

¹⁶⁶ “Denizcilik Sektörü Raporu”, www. dyp.org.tr/Arge, s.14-15 (03.12.2009).

¹⁶⁷ A.Erhan Bakırcı, Erman Özcan , “Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin genel Yapısı, Sorunları ve Bu Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler”, İ.Ü. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ABD, II. Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar Kongresi MBGAK, İstanbul, 17–19 Kasım 2005 s. 718, 719.

Tablo 32. 2008 Yılında Ülkelere Göre Tonaj Bazında Siparişler

ÜLKE ADI	Milyon DWT	
	NİSAN 2008	EKİM 2008
GÜNEY KORE	188.77	215.93
ÇİN	171.97	206.04
JAPONYA	101.26	104.92
FİLİPİNLER	8.01	9.83
VİETNAM	5.11	5.53
HİNDİSTAN	4.08	5.60
ROMANYA	3.90	4.43
TAYVAN	3.54	3.29
TÜRKİYE	3.42	3.11
BREZİLYA	3.29	3.24
ALMANYA		2.86

Kaynak: Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, s. 9.

Türkiye 2008 Ekim ayı itibariyle 3,29 milyon dwt ve 246 adet gemi siparişi almıştır. Fairplay verilerine göre 2008 yılında sadece son 6 aylık dönemde sipariş alımlarında çeşitli ülkelerde yükselişler olduğu, ancak Türkiye Tersanelerinde ise hem adet hem de tonaj bazında ortalama % 9' luk bir düşüşün olduğu görülmektedir. Özellikle yabancı bayraklı gemi siparişlerinin Romanya, Hindistan ve Çin gibi ülkelere kaydığı değerlendirilmektedir.¹⁶⁸

Tablo 33. 2008 Yılında Ülkelere Göre Adet Bazında Siparişler

ÜLKELER	Adet	
	NİSAN 2008	EKİM 2008
ÇİN	3.076	3.533
GÜNEY KORE	2.262	2.390
JAPONYA	1.424	1.507
TÜRKİYE	267	246
VİETNAM	217	253
HİNDİSTAN	126	159
ALMANYA	178	150
FİLİPİNLER	111	119
ROMANYA	74	86
TAYVAN	68	63
BREZİLYA		35

Kaynak: Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, s. 9.

¹⁶⁸ Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, s. 10.

Sonraki alt bölümlerde kısaca tersanelerimizdeki bu gerilemenin nedenlerini açıklayacağız.

3.5.1 Finans Sorunları

Gemi inşa sanayimizin en zayıf yönü, finansman ve sermaye yapısının güçsüzlüğüdür yani kaynak sorunudur. Kullanılan arazilerin mülkiyet yapılarından dolayı teminat bulma güçlükleri vardır. İhtiyaç duyulan gemi sacı dışa bağımlı olup fiyatlarındaki değişimler, Dolar-Euro paritesindeki iniş çıkışlar, pahalı enerji kullanımı, Türkiye dışında gelişmiş ve gelişmekte olan birçok ülkede özel teşvik ve desteklerin var olduğu, gemi inşaat sektöründe öne çıkmış Çin, Güney Kore, Japonya gibi ülkelerin yeni teknolojiler ortaya koymaları, piyasadaki gemi talebinin azalmasıdır. Gemi inşaatı yan sanayiinde KOBİ desteklerinden başka finansal ve mali destek yoktur. Gemi inşaat sanayiine destek veren ülkelerde yan sanayi % 4 civarında düşük bir faizle kredi bulurken bu oran ülkemizde % 20'leri bulmaktadır.¹⁶⁹ Geçtiğimiz yıllar içinde müteşebbisler kendi çabalarıyla uluslararası kredi piyasalarından kredi bularak deniz ticaret filomuzun tonajını her yıl önemli ölçüde arttırmış ve bugünkü seviyesine getirmişlerdir.

Sonuç olarak Türk Denizcilik endüstrisine finansman sağlayacak uzun vadeli kredi verebilecek bu kredileri gemi inşasına yöneltebilecek dolayısıyla yeni gemi yapılmasını destekleyerek filomuzun genişletilmesine katkıda bulunabilecek bir bankaya sektörde büyük ihtiyaç duyulmaktadır.¹⁷⁰

3.5.2 İhracat Kredilerindeki Taahhüt Kapatma Sorunu

Tersanelerimizde gerek tersane, gerek müteşebbis gerekse yabancı armatörlere ihraç edilmek üzere inşa edilen gemilere verilen yan sanayi ürünlerinin ihracat kredilerinde taahhüt kapatmaya sayılmasından meydana gelen taahhüt açığı sorunu

¹⁶⁹ Turhan

¹⁷⁰ Bakırcı, s. 722.

yaşanmaktadır. Ürettikleri yan sanayi ürünlerinin hammadde ve tüketici malzemelerini KDV li alan ve ürettikleri ürünün satışını teşvikli olarak ihracata yönelik inşa edilen gemilere KDV hariç yapan bu yan sanayi kuruluşlarının satışlarının ihracat kredilerinde taahhüt kapatmaya sayılması gerekmektedir.¹⁷¹ Bu husus teşvik kararnamesine ek yapılacak Bakanlar Kurulu kararı ile basitçe halledilebilir.

3.5.3 Mevzuat Sorunları ve Teminata İlişkin Sorunlar

Tersanelerimiz genellikle hazine mülkiyetindeki araziler üzerinde kurulmuş bulunduklarından kredi kullanımında üzerinde faaliyette bulundukları arazileri ipotek ederek teminat gösterememektedir. Ülkemizde ise banka teminat sisteminin gayrimenkul ipotegine dayalı olması edeniyle tersanelerimiz gerek yurt içinden, özellikle de yurt dışından sipariş alma noktasına geldiklerinde, teminat verememeleri nedeniyle başarılı olamamaktadırlar.¹⁷²

3.5.4 KDV Kanunu Sorunu

Teşvik belgeli gemi ve yat inşaatı ve onarımının KDV'den muaf olacağının piyasada belirtilmesi nedeniyle gemi ve yat inşa ettiren müteşebbislere KDV tahakkuk ettirilmeksizin fiyat uygulanmaktadır. Bu üretim ve hizmetleri vermekte olan tersaneler tarafında ise taşerona, elektriğe ve diğer tüm girdilere KDV ödenmekte Türk lirasının değer kaybı nedeniyle de gerçek değer üzerinden ciddi kayıplara uğranılmaktadır.¹⁷³ Yabancı gemi yan sanayi girdilerine karşı yerli gemi yan sanayi ürünlerine KDV muafiyeti getirilmelidir.

¹⁷¹ Bakırcı, s. 722.

¹⁷² Bakırcı, s. 722.

¹⁷³ Bakırcı, s. 722.

3.5.5 Gümrük Kanunu Sorunu

Gümrük yasasının 119. maddesi, Onarım için tersanelere giren yabancı bayraklı gemiler ile bu gemilerin onarım veya teçhizinde kullanılacak ekipmanların teminat karşılığında geçici ithal statüsüne alınmalarını zorunlu hale getirmektedir. Gümrük Bakanlığı ilgili konuda gerekli düzenlemeleri yapmalıdır.

3.5.6 Altyapı Sorunları

Tuzla Aydınli koyunda yer alan tersanelerin bulunduğu bölgede; gemi, römorkör ve çeşitli deniz vasıtalarının hareketleriyle deniz ve kum hareketleri gibi doğal koşullar nedeniyle meydana gelecek ve zamanla rıhtım derinliğinin azalması ile daha büyük gemilerin yanaşmasını olanaksız hale getirebilecek olan deniz yatağının dolması engellenmesi amacıyla bölgede düzenli olarak tarama işlemlerinin önemi ortaya çıkmaktadır.¹⁷⁴

Tuzla Aydınli koyunun dışında yapılması planlanan yüzer havuz bağlama yerleri için gereken mendirek büyük ihtiyaç olarak görülmektedir. Tersaneler bölgesindeki kurulu elektrik gücünün yükseltilmesi gerekmektedir. Ayrıca, yol, su, telekomünikasyon ve diğer alt yapı eksiklikleri mevcuttur.¹⁷⁵

Tuzla tersaneler bölgesi, tüm çabalara rağmen, bir türlü 'Serbest Bölge' veya 'Özel Sanayi Bölgesi' statüsüne kavuşturulamamıştır. Tuzla Özel Sektör Tersane Bölgesi'nin böyle bir statüye kavuşturulması, bugün gemi inşa sanayicilerimizin karşılaştıkları bir dizi çoğu bürokratik sorunu kendiliğinden ortadan kaldırabilecek ve özellikle yurtdışından sipariş alınabilmesinin asıl koşullarından biri olan uluslararası rekabet ölçüt ve kurallarının hâkim kılınacağı bir ortamın hazırlanmasını da beraberinde getirebilecektir. Böylelikle bugün tüm ilgili kesimler tarafından şikâyet edilen iş güvenliği standartlarının da kendiliğinden sağlanacağı kuşkusuzdur.¹⁷⁶

¹⁷⁴ Bakırcı, s. 723.

¹⁷⁵ Bakırcı, s. 723.

¹⁷⁶ M. Deniz Vank, “Tuzla Özel Sanayi Bölgesi Olmalı”, <http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=253749> (07.12.2009).

3.5.7 İş Güvenliği

Son yıllarda tersanelerimizde yaşanan en büyük sorunlardan birisi de iş güvenliğidir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı verilerine göre; Mart 2000 ile 18 Mayıs 2008 tarihleri arasında Tuzla'da 61 tersane işçisi hayatını kaybetmiştir.

Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü yetkililerinin, Gemi İnşa Sanayindeki İş Güvenliği ve Çalışma Şartları Sorunlarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi amacıyla Kurulan Meclis Araştırma Komisyonu'na verdiği rapora göre, tersanelerde 2007 yılında 227 kaza meydana gelirken bunun 12 tanesi ölümle sonuçlanmıştır. Yine aynı rapora göre her 10 bin kazada; İngiltere ve İsveç'te 1, ABD'de 2, Japonya ve Türkiye'de 3, Singapur, Tayvan ve Çin'de 10, Malezya'da ise 12 kişinin hayatını kaybettiği de vurgulanmıştır.¹⁷⁷

Bu Türk tersanelerindeki iş güvenliği standartlarının Avrupa standartlarının gerisinde olduğunu göstermektedir. Bunun için gerekli önlemler bir an önce alınmalıdır.

3.5.8 Çevresel Etki

Tersane projeleri; ÇED Yönetmeliği Çevresel Etki Değerlendirmesine Tabi Projeler Madde 7 kapsamında değerlendirilmektedir. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED), belirli bir proje ve gelişmenin çevre üzerindeki önemli etkilerinin belirlendiği bir süreçtir. Yeni proje ve gelişmelerin çevreye olabilecek sürekli veya geçici potansiyel etkilerinin sosyal sonuçlarını ve alternatif çözümlerini de içine alacak şekilde analizi ve değerlendirmesidir. ÇED'in temel görevi, projelerle ve gelişmelerle ilgili olarak, karar vericilerin sağlıklı karar vermelerini sağlamak için projelerden kaynaklanabilecek çevresel etkileri net bir şekilde göstermektir. 1969 yılında ABD'de yürürlüğe giren Ulusal Çevre Politikası kanunu kapsamında dünya ile tanışan ÇED, ülkemizde 7 Şubat 1993 tarihinden bu yana uygulanmaktadır ve bir tersanenin kurulma aşamasında da "ÇED Olumlu Kararı" alınması gerekmektedir. Bu bağlamda tersane projesi için ÇED

¹⁷⁷“Tuzla Tersaneleri Bölgesi Gözlem Ve Değerlendirme Raporu”,
http://www.mazlumder.org/haber_detay.asp?haberID=1162 (07.12.2009).

Raporu hazırlanmaktadır. Hazırlanan ÇED Raporunda, projenin inşaat ve işletme aşamalarında oluşabilecek etkiler ortaya konarak, olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi veya çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için alınacak önlemler belirlenmektedir.¹⁷⁸

Özellikle tersane projeleri için hazırlanan ÇED Raporunda, deniz ortamında dip taraması yapıp yapılmayacağı, yapılacaksa çıkarılan malzemenin nasıl bertaraf edileceği, dolgu ve dip tarama işinin kara ve deniz ortamında nasıl bir etki yaratacağı, projenin kara ve deniz trafiğine etkisinin nasıl olacağı, inşaat aşamasında ve tersanenin çalışması sırasında oluşacak sıvı ve katı atıkların nasıl bertaraf edileceği, oluşacak toz ve gaz emisyonu için nasıl önlem alınacağı gibi konular üzerinde durulmaktadır. Dolguda kullanılacak malzemelerin kirletici madde içermemesi tabanına ve su sirkülasyonuna zarar verip vermeyeceği, inşa ve işletim aşamasında çevreye verebileceği zararların tespiti ve sınır değerlerinin üzerindeyse gerekli tedbirlerin aldırılması gibi hususların tamamı Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından ÇED sürecinde incelenmekte olup, “ÇED Olumlu Kararı” bu doğrultuda verilmektedir.

Gemi inşa sektöründe dünyada önde olan ülkelerin tamamında gemiler kuru havuzlarda inşa edilmektedir. Özellikle belli tonajın üzerindeki gemilerin teknik olarak kuru havuzlarda veya yüzer havuzlarda inşa edilme zorunluluğu vardır. Bu uygulama çevre sağlığı açısından en uygun yöntemdir. Tersanede gemi inşası ve bakım-onarım faaliyetleri sırasında muhtelif cins ve miktarlarda katı atıklar oluşmaktadır. Bu atıkların bir çoğunun “Tehlikeli Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği” gereğince bertaraf edilmesi gerekir veya geri kazanım tesislerine gönderilmesi gerekir.

Ülkemiz tersanelerinde modern ve çevre dostu üretim teknikleri kullanılmakta, çevre ile ilgili yasal düzenlemelere uymak, çevresel performansını sürekli geliştirerek kirliliği önlemek, işletmenin katı, sıvı ve gaz atıklarını teknolojik olanakların müsaade ettiği ölçüde azaltmak ve çevreye zarar vermeyecek şekilde bertarafını sağlamak, zaman zaman çevre bilincinin yerleşmesi ve gelişmesi amacıyla çalışanlara hizmet içi eğitimler de verilmekte/verdirilmekte böylece üretimde uluslararası kriterler yakalanmaktadır.

¹⁷⁸ Yaşar Duran Aytas, “Tersaneler ve Çevre”, 7 Temmuz 2008, <http://www.virahaber.com/yazi/tersaneler-ve-cevre-7853.htm>, (08.12.2009) .

Dolayısıyla yukarıdaki anlatımlardan da anlaşılacağı üzere gemi inşa sanayi kaynaklı çevre kirliliği diğer bazı sanayi dallarına kıyasla minimal düzeyde kalmaktadır diyebiliriz.¹⁷⁹

3.6 Bayrak Sorunu

Uluslararası taşımalar, ülkemiz limanlarından yüklenen ve boşaltılan ihracat ve ithalat yüklerinin yanında, limanlarımızda yüklenen ve boşaltılan başka ülkelere ait transit yükleri de kapsamaktadır.

Tablo 34'e bakıldığında görüleceği üzere, 2007 Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan (konteyner dahil) aldığı pay % 16,7'dir.

Tablo 34. Denizyolu Türk Bayraklı Gemilerin Gelişimi (Mton)

YILLAR	TOPLAM	İHRACAT	İTHALAT	T/B TAŞIMA MİKTARI	T/B %	Y/B %
1998	104.076.233	24.773.274	79.302.959	33.856.861	32,5	67,5
1999	110.901.420	32.923.267	77.978.153	31.792.427	28,7	71,3
2000	118.248.056	32.291.101	85.956.955	36.082.371	30,5	69,5
2001	113.414.358	40.633.756	72.780.602	35.196.754	31,0	69,0
2002	125.244.852	39.065.012	86.179.840	41.178.590	32,9	67,1
2003	140.150.438	41.476.801	98.673.637	39.745.043	24,8	75,2
2004	151.755.314	47.058.194	104.697.120	34.918.160	23,0	77,0
2005	181.584.894	54.509.720	127.075.174	43.068.271	23,7	76,3
2006	202.771.826	52.915.898	139.855.928	42.089.031	20,8	79,2
2007	219.911.340	67.597.739	152.313.601	36.765.022	16,7	83,3

Kaynak: DTO, s. 70.

¹⁷⁹ Aytas

Türk Bayraklı gemiler 1998-2007 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 25,5 oranında pay almışlardır. 2007 verilerine göre ihracat yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınmasında 2006 yılına nazaran % 0,7 yükselişe karşın, ithalat yüklerinin taşınmasında % 16,6 oranında düşüş görülmektedir. Bu da Türk Bayraklı taşımalardan yabancı bayraklı taşımalara doğru ciddi bir kayma olduğunun göstergesidir.

2006 yılında denizyoluyla yapılan ithalat taşımalarımızda Türk bayrağı % 23,2 ile 1.sırada, Panama bayrağı ise % 12,2 ile 2.sırada yer almıştır. Tabloda yer alan kolay bayrak ülkelerinin toplam ithalat taşımalarımızdan aldığı pay % 36,6'dır. 2006 yılında denizyoluyla yapılan ihracat taşımalarımızda ise Panama bayrağı % 16,2 ile 1.sırada, Türk bayrağı ise % 15,4 ile 2.sırada yer almıştır. Tabloda yer alan kolay bayrak ülkelerinin toplam ihracat taşımalarımızdan aldığı pay % 47,2'dir.¹⁸⁰ Bkz. Tablo 35.

Tablo 35. Denizyoluyla Yapılan İhracat ve İthalatın Bayraklara Göre Dağılımı (2006; İlk 15 Bayrak)

İhracat

2006	BAYRAK	MİKTAR
1	Panama	10.194.084
2	Türk	9.691.395
3	Malta	6.151.725
4	Liberya	5.249.306
5	Marshall A.	2.968.984
6	Yunanistan	2.529.891
7	Antigua	2.202.897
8	Bahamalar	1.716.847
9	İtalya	1.467.177
10	Hollanda	1.250.131
11	St Vincent	1.224.999
12	Hong Kong	1.179.607
13	Gürcistan	1.117.890
14	Rusya Fed.	990.765
15	Kuzey Kore	697.729
Toplam		62.915.898

İthalat

2006	BAYRAK	MİKTAR
1	Türk	32.398.022
2	Panama	17.039.383
3	Malta	13.829.383
4	Liberya	7.980.457
5	Rusya Fed.	6.511.528
6	Marshall A.	4.605.017
7	Kamboçya	4.208.079
8	Yunanistan	4.178.404
9	Bahamalar	3.532.481
10	Hong Kong	3.382.072
11	İtalya	2.995.969
12	Gürcistan	2.933.527
13	Bulgaristan	2.869.660
14	Cezayir	2.811.227
15	Ukrayna	2.518.656
Toplam		139.855.928

Kaynak: DTO, s. 71,72.

¹⁸⁰ DTO, s. 71.

Taşımacılığımızın ağırlıklı olarak yabancı bayraklı gemilerle yapılması denizciliğimizi kötü etkilemektedir. Devlet tarafından bu durumun engellenmesi adına kanun çıkarılmış olsa da, ticari anlaşmalardan dolayı henüz bu durumun önüne geçilememiştir.

3.7 Deniz Kirliliği ve Arıtma Tesisleri

Deniz kirliliği de özellikle körfez, lagün gibi sistemlerde ülkemizde sorun teşkil etmektedir. Deniz kirliliği denizciliği bazı bölgelerde ciddi şekilde etkilemektedir. Yapılan araştırmalar sonucu deniz ortamında bir kağıt parçası 2 hafta, bez parçası 1-5 ay, ip-organ 1 yıl, boyalı tahta parçası 13 yıl, metal teneke 100 yıl, alüminyum parça 250 yıl, plastik şişenin 450 yıl sonra yok olduğu ortaya çıkmıştır.¹⁸¹ Bu tür atıkların deniz ekosistemine ve denizlerin ticari yönüne ne derecede zarar verebileceği yok olma sürelerinden görülmektedir. Bu tür atıklar deniz canlılarının yaşam ve hareket alanlarını daraltmakta, ticari amaçlı gemilerin pervanelerine takılarak zarar verebilmekte ve ülke turizmini olumsuz etkilemektedir¹⁸². Dolayısıyla bu tür atıklar limanları da kirletmekte ve gelen gemilere zaman zaman zarar verebilmektedir. Ülkemizde deniz kirliliğini önleme çalışmaları çeşitli kurum ve kuruluşlarca yapılmaktadır ancak halkın ve gemi adamlarının bilinçlendirilmesi tüm önleyici yöntemlerden daha etkili olacaktır.

Ülkemizde bulunan arıtma tesislerinin son durumuna bakıldığında endüstriyel işletmelerdeki arıtma tesisleri sadece % 9 'dur ve birçoğu denetim eksikliği nedeniyle tam kapasite çalışmamaktadır. Diğer yandan arıtma tesisi bulunmayan kuruluşlardan özel sektörün oranı % 16, kamu sektörü oranı ise % 84'tür. Organize sanayi bölgelerindeki arıtma tesisi oranı ise sadece % 14'tür. 4.3225 belediyenin, 172 tanesinde atık su arıtma tesisi bulunmaktadır. Ancak, bunlardan bazıları da teknik ve ekonomik

¹⁸¹ United Nations Environment Programme, “**Marine Litter-An Analytical Overview**”, Kenya, 2005, s. 8.

¹⁸² A.Bahar Yılmaz, Nuri Başusta, Ali İşmen, “**İskenderun Körfezi’nin Güney-Doğu Kıyılarında Plastik Materyal Birikimi Üzerine Bir Çalışma**”, Ege Üniversitesi Su Ürünleri Dergisi, İzmir, 2002, 485-488.

sebeplerden dolayı çalıştırılmamaktadır. Buradan anlaşılacağı üzere kanalizasyon sularının % 94,7'si hiç arıtılmadan ırmaklara, göllere ve denizlere bırakılmaktadır.¹⁸³

3.8 Deniz Taşımacılığının Artırılması

3.8.1 Kabotaj Taşımacılığının Artırılması

Her şeyden önce karayolu taşımacılığındaki yoğun trafikten kaynaklanan kazaların ve karayollarımızda oluşan tahribatın önlenmesi adına yurtiçi yük ve yolcu taşımaları karayolundan denizyoluna kaydırılmalıdır.

Kabotaj taşımacılığı için yapılan saha etüd çalışmaları göz önüne alınmalı, kabotaj taşımacılığındaki yolcu ve yük tipine uygun gemi tipleri ve hatlar belirlenerek bu alanlara daha çok yatırım yapılmalıdır.

3.8.2 Dış Taşımacılığın Artırılması

İthal ve ihraç yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınması çok önemlidir. Bu konuda gerekli önlemler alınmalı ve Türk deniz ticaret filosu da desteklenip büyütülmelidir.

3.8.3 Transit Konteyner Taşımacılığının Artırılması

Uluslararası deniz taşımacılığında ülkemiz konumu itibariyle transit ticarete tamamen uygundur. Fakat transit ticarete daha çok Pire, Mısır, Güney Kıbrıs RY gibi komşu ülkeler tercih edilmektedir, transit ticaret ülkemizden bu ülkelere kaymaktadır. Bunun sebepleri arasında; transit olarak ülkemize gelen ve limanlarımıza boşaltılan konteynerlerin transit aktarma beyanname verilmesinde, beyannameye ticari fatura, çeki listesi gibi belgelerin eklenmesi, kimi zaman konteynerlerin sahte emtia şüphesi veya başka nedenlerle gereksiz olarak açılarak muayeneye tabi tutulması, muayene sırasında

¹⁸³ DTO, s. 192.

malların orjinalliğinin veya niteliğinin bozulması, malın cinsine göre kimyevi tahlile tabi tutulması gibi olumsuz faktörlerdir. Bu olumsuz koşulların sonucu olarak armatörler risk altında kalmakta, konteynerler yerine zamanında ulaşamamaktadır.

3.9 Liman Sorunları

Türkiye konumu itibariyle üç tarafı denizlerle çevrili, Ortadoğu ve Batı arasında geçiş konumuna sahip, stratejik su geçişlerini bünyesinde bulunduran ve dolayısıyla transit aktarma bölge özelliğine sahip olan doğal bir liman ülkesidir. Limancılık sektörümüzdeki hızlı gelişme sayesinde dinamik ve modern limanlarımız hızla artmaktadır. Diğer yandan birçok eski limanımız bu konuda yetersiz kalmakta, çağın teknoloji ve uygulamalarına ayak uyduramamaktadır. Bununla beraber günümüz liman ve liman işletmeciliği konusunda yaşadığımız bir çok sorun bulunmaktadır. Bunları kısaca alt başlıklar halinde inceleyeceğiz.

3.9.1 İdari Yapı ve Mevzuat

Limanlarımızda idari yapı ve mevzuattan kaynaklanan sorunlar kısaca şunlardır:

- Limanlarımızda kurumsallaşma seviyesiz yetersizdir. Liman işletmeciliği kurumsal yapılar tarafından yönetilmeli, liman otoritesi işletmecilik anlayışı olarak yerleştirilmelidir.
- Türkiye kıyılarında liman tesislerinin kurulum alanlarını ve oluşturulma standartlarını içeren bir Master Planını ve limancılığı uluslararası standartlarda düzenleyen mevzuat eksiktir.¹⁸⁴
- Devletin bu iş kolundaki destekleri yetersizdir.
- Denizcilik ile ilgili devlet birimlerinde kuruluşların ve görev yapanların yetki ve sorumlulukları yeterince açık değildir.¹⁸⁵

¹⁸⁴ Kılıç, s. 204.

¹⁸⁵ DTO, s. 149.

- Kaçakçılıktan ziyade ticari verimliliği düşüren prosedür, mevzuat ve uygulama yorumları farklı anlaşılmaktadır.
- Mevzuatlardan dolayı transit ticaret zorlaşmaktadır. Mevzuatlardan yeniden gözden geçirilmeli ve yapılandırılmalıdır.
- Sektörün birbiriyle uyumsuz, çok sayıda ilgi kurum ve kuruluşların birbiriyle çelişen yasa, yönetmelik ve mevzuatlarına açık bırakılması sonucu yatırımcı açısından ortaya çıkan belirsizliklerle dolu görünümü, caydırıcı ve maliyet artırıcı durum oluşturmaktadır.¹⁸⁶
- Bürokratik engeller, vergi ve kamu ödemeleri çok yüksektir.

3.9.2 Fiyatlandırma

Akdeniz limanları ile karşılaştırsak limanlarda gemiye verilen hizmetler açısından (sağlık, sıhhiye, fener rüsumu, pilotaj, römorkaj, liman hizmet tarifeleri vb.) daha pahalı olmamız da limanlarımızın olumsuz yönlerinden bir tanesidir.

3.9.3 Operasyon

Limanlarımızda operasyon konusunda da birçok yetersizlik vardır. Bunların başında hizmet çeşitliliğinin yeterli olmaması, iç ve dış güvenliğin limanlarda yeterli olmaması, operasyonda ölçek ekonomisine uyulmaması ve ihtisaslaşmanın yeteri kadar iyi olmaması gelmektedir. Bunun önüne geçmek için bir an önce gerekli önlemler alınmalı, düzenlemeler yapılmalıdır.

3.9.4 Altyapı

Limanlarımıza devletin altyapı desteği çok düşük seviyelerdedir. Örneğin, limanlarımızın bir kısmında yük elleçleme araçları yetersiz miktarda ve eski teknoloji ürünüdür. Limanların bağlantı yolu, su, elektrik vb temel altyapılarının yapım, bakım ve

¹⁸⁶ DTO, s. 149.

onarımı devlet tarafından gerçekleştirilmelidir.¹⁸⁷ Ayrıca bir an önce ülke içinde limanların organize sanayi bölgeleri ve üretim merkezlerine bağlantılarının olması sağlanmalıdır.

Son yıllarda dünyada kapıdan kapıya taşımacılık önem kazanmış, demiryolu, havayolu, karayolu ve denizyolunun bütünleşmesi olan "kombine" taşımacılık gelişmeye başlamıştır. Ancak, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, maalesef deniz taşımacılığına ve dolayısıyla limanlara gereken önem verilmemektedir. Ülkemizdeki limanların demiryolu bağlantıları çok zayıftır. Bu da kombine taşımacılıkta limanlarımızın yeteri kadar kullanılmasını engellemektedir.

3.9.5 İnsan Kaynakları

Limanlarımızda insan kaynakları açısından yaşanan en büyük sorun Gümrük yönetiminde 24 saat esasına göre çalışılmaması ve buna uygun personel yapısına sahip olunmamasıdır. Liman operasyon elemanlarının da yeterli iş eğitime sahip ve kalifiye olmaması da yaşanan bir başka sorundur. Periyodik olarak belli kurumlar aracılığı ile mevcut çalışanlara ve çalışmaya namzet kişilere liman operasyon elemanı eğitimi verilmelidir

3.9.6 Özelleştirme Politikaları

Avrupa Birliği'ne girme umudu olan Türkiye, limanlarla ilgili sorunlarını çözmek için özelleştirme kavramına sığınmıştır. Öyle ki, limanlarımızın ve denizcilik sektörümüzün ticaretin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde kendilerini yönlendirmeleri ve geliştirilmeleri için en etkin yöntemin özelleştirme olduğu düşünülmektedir. Türk Limanlarında bürokrasi fazlalığı, Devlet bütçesinden limancılığa yeterli pay alamaması gibi sorunlar, Türkiye'nin Devlet Limanlarını olumsuz etkilemiş ve bir çözüm yolu olarak Limanların özelleştirilmesi bulunmuştur.¹⁸⁸

¹⁸⁷ DTO, s. 150.

¹⁸⁸ Elbirlik, s. 127.

Dünyada kamunun elinde olan ve son derece iyi işleyen limanlar olduğu gibi (Örnek: Singapur limanı), özel sektörün elinde olup son derece kötü işletilen limanlar mevcuttur (Örnek: Guatemala).¹⁸⁹

Eğer ülkemizde bu tercih mevcut sistemin iyileştirilmesi şeklinde tecelli etse idi; kamu sektörünün elindeki limanların iyileştirilmesi de belki mümkün olabilirdi. Fakat ülkemizin siyasal ve sosyal yapısının kamu elindeki limanların iyi işletilmesine engel olduğu düşünülmüş ve özelleştirme yoluna gidilmiştir. Bu bağlamda, özelleştirme kapsamındaki TCDD limanlarının da birçok sorunu bulunmaktadır. Bu sorunları aşağıdaki gibi özetleyebiliriz ¹⁹⁰

- Özel limanlardan alınan %15 nispi kira bedeli nedeniyle rekabetin önlenmesi ve hizmetlerin ucuzlayamaması,
- 1 Ağustos 2003 tarihinde yürürlüğe giren yeni liman tarifelerinde kalan açık noktalar sebebiyle, limanlarda farklı uygulama yapılmasının getirdiği düzensizlikler,
- Devlet limanlarında, limanlardan elde edilen gelirlerden, limanların genişletilmesi, modernizasyonu ve yeni ekipman alımları için yeterli ödenek ayrılmaması,
- Uzun vadeli olarak özel kuruluşlara kiralanan devlet limanlarından her yıl yenilenen kiralara ek olarak 3 yılda bir “Kıymet Takdiri” yapılmak suretiyle yüksek oranda zam yapılması ve buna bağlı olarak liman işletme maliyetlerinin yükselmesi,
- Uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının olmaması,
- Rasyonel ve çağdaş işletmecilik esasları içerisinde etkin ve verimli olarak çalıştırılmaması nedeniyle liman hizmetlerinin verimli olarak verilememesi,
- Liman yönetiminde çok başlılık,
- Mevcut sistemin limanları uzaktan idare etmeye çalışması ve özerk olmaması,
- Rekabete dayanmayan yönetim biçimi,

¹⁸⁹ Cahit İstikbal, “Özelleştirme ve Limanlar”, Denizcilik Dergisi, Kasım-Aralık 2005

¹⁹⁰ DPT, Sekizinci, s. 45.

- Etkin pazarlama ve tanıtım faaliyetlerinin olmaması,
- Limanlarda aşırı istihdama rağmen iş verimsizliği olması,
- Düzenli bilgi akışını sağlayacak Elektronik Veri Aktarımı (EDI) Sistemi'nin olmaması,
- Esnek bir tarife yapısının olmaması,
- Personel ve araç gereç eksikliği; eski araç ve yük donanımları,

3.10 ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Görüldüğü üzere günümüz deniz taşımacılığında birçok sorun yaşanmaktadır. Bu sorunlar çeşitli yollardan çözülebilir. Çalışmanın bu kısmında bu çözüm önerilerinden bahsedeceğiz.

Her şeyden önce güçlü bir denizcilik için personel eğitimi çok önemli bir konudur. Türk Denizciliği'nin gelişimi için gemi adamlarının eğitimi asgari standartlara uygun olmalı ve bu anlamda her seviyede gemi adamı yetiştirilmek üzere arz talep dengesi tespit edilmeli, mevcut ve yeni açılacak Denizcilik Üniversiteleri ile STCW Programlarını uygulayan kurslar ve Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri'nin adetleri ve kaliteleri artırılarak bölgelere yayılmalıdır. Hatta gerekirse Meslek liselerinin modu değiştirilerek gemilerin büyük ihtiyacı olan pompacı fitter vb. gemi adamı yetiştirilmelidir.¹⁹¹

Yine aynı şekilde kaptanlık mesleğinin gelişmesine katkıda bulunmak, dünya deniz ticareti sektöründeki gelişme ve değişimleri zamanında takip edebilmek amacıyla Gemi Kaptanları Meslek Odası kurulmalı ve faaliyetlerin sürdürmelidir.¹⁹² Böylelikle ilgili denizcilik okullarından mezun olmuş kişilerin gerek ülkemizde, gerekse yurt dışında iş bulabilmesi için Denizcilik Müsteşarlığı ve Deniz Ticaret Odalarınca ortaklaşa çalışma yapılarak, eleman arayan denizcilik firmalarına yönlendirme yapılması kolaylaşacaktır.¹⁹³

¹⁹¹ “TOBB Denizcilik Sektör Kurulu Raporu” , 3. Bölgesel ve Sektörel Ekonomi Şurası, 14 Şubat

2006, Ankara, s. 1.

¹⁹² DPT, Sekizinci, s. 38.

¹⁹³ Bayındır, <http://www.denetde.org.tr/makaleler/TurkDenizcilikSektoru.htm> (12.02.2010).

Bir diğerk konu olan ÷lkemiz kıyılarının yanlış ve gelişig güzel kullanımını önlemek amacıyla ÷lkemizin genel ekonomik menfaatleri doğrultusunda Başbakanlık koordinatörlüğünde Türkiye Kıyıları Master Planı yapılmalıdır. Dünyada kıyıya sahip birçok ÷lkenin de master planı vardır, fakat ÷lkemizde henüz sadece Antalya için bir master planı uygulanmaktadır. Kıyı master planı bütün kıyıları kapsamalıdır.

Kıyıların özellikleri ve hangi kullanımlara uygun olduğut tespit edilerek üst ölçekli planlar üretilmelidir. İlgili kurumların, planlama aşamasında doğru kararlar almasına olanak veren, kıyıların bütün özellik ve önceliklerini gösteren bir bilgi sistemi oluşturulmalıdır.¹⁹⁴

Türkiye tersaneleri dünya sıralamasında 15. sırada olup, ancak % 0,5 pazar payına sahiptir. Tersanelerimiz kapasitelerinin ortalama olarak % 70'ini kullanabilmektedir. Oysa gemi inşa sektörü özellikle işçilik sorunun çözümünde ekonomiye katkısı en fazla olan sektörlerdendir. Dolayısıyla bu alanda yapılacak yatırımlar, hem ÷lkemize döviz kazandıracak, hem de mevcut işsizlik sorununu giderme yolunda önemli katkı sağlayacaktır. Gemi inşa sanayindeki payımızın artırılabilmesi için:¹⁹⁵

- Türkiye Tersaneleri Master Planı ile ilgili çalışmaların bir an önce tamamlanması,
- Teşviklerin sektörler uyumlu hale gelmesi,¹⁹⁶
- Tersane kuruluşu ve faaliyete geçirilmesine ilişkin bürokratik işlemlerin azaltılması ve söz konusu izinlerin mümkün olduğunca az kuruluş tarafından değerlendirilerek karara bağlanması,
- Gemi inşa ile iştigal edecek firmalara bundan önceki olumsuz uygulamalar da dikkate alınarak sadece tesis yapımı ve makine alımı için kredi desteğinde bulunulması, işletme sermayesi ihtiyacı için kredi verilmesinden kaçınılması,

¹⁹⁴ T.C. Sayıştay Bakanlığı, s. 10.

¹⁹⁵ Bayındır, <http://www.denetde.org.tr/makaleler/TurkDenizcilikSektoru.htm> (12.02.2010).

¹⁹⁶ İldır, s. 65.

- Gemi inşa sanayinde kullanılacak kredilerin kaynak kullanımını destekleme fonu ve harçtan muaf tutulması,
- Gemi inşa firmalarının beyan etmiş olduğu kazançtan ödenmesi gereken vergiden belirli oranda indirim yapılması ve bu oranın inşa edilen gemi tonajı arttıkça aşamalı olarak arttırılması,
- Gemi inşa sanayinde çalıştırılan işçilere ait sigorta işveren payının bir kısmının devlet tarafından karşılanması ve bu oranın faaliyetin büyüklüğüne göre aşamalı olarak yükseltilmesi,
- Sektörde kullanılan elektrik, su gibi giderlerin fiyatlarında indirimle gidilmesi, bu indirimin de faaliyetin büyüklüğüne göre kademelendirilmesi,
- Gemi inşa sektörüne ilişkin araştırma, geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi, bu konuda üniversitelerle işbirliğine gidilmesi,
- Türk tersanelerinde inşa edilmiş gemileri satın alanlara gemi üzerinde ipotek tesisi suretiyle kredi desteğinde bulunulması gerekmektedir.

Filo sorununuzun çözülmesinde en önemli destek tersanelerimizdir. Bu amaçla yeni tersaneler yapılmalı, varolan tersanelerin dünya standartlarına uygun olması sağlanmalıdır. Bir gemi tipi ve taşımacılık modeli oluşturarak, filonun yenilenmesi ve tonajının artırılması desteklenmeli ve Filonun Yenilenmesine Yönelik İhale Maliyet Analizi Projesi İhalesi bir an önce yapılmalı ve bu proje kapsamında önerilen gemilere gerekli destek temin edilerek yatırımlar gerçekleştirilmelidir. Yukarıdaki önlemlerin de alınmasıyla birlikte genç bir deniz filosuna sahip olacağımız aşıkardır. Bunun dışında yapımı henüz tamamlanamayan Um Tershanesi bir an önce tamamlanmalıdır.

Türkiye, denizcilik alanındaki en prestijli kuruluş olan Paris Memorandumu'nun (Paris MoU) 2008 performans raporunda "Beyaz" listeye girmiş bulunmaktadır.¹⁹⁷ Türkiye'nin bu yerini koruması gerekmektedir. Bunun içinde denetim mekanizması sürekli olmalıdır. Çünkü Paris MoU kapsamında oluşturulan "Kara", "Gri", "Beyaz"

¹⁹⁷ "Türk Bayraklı Gemiler Beyaz Listede", <http://www.porttakal.com/haber-turk-bayrakli-gemiler-beyaz-liste-de-334592.html> (17.02.2010)

listeler, memorandum üyesi ülke limanlarına gelen, denetlenen ve tutulan gemilerin sayılarına ve oranlarına göre belirlenmiş bir veri sonucunda değerlendirilerek elde edilmektedir.

Yabancı bayrak sorununun önüne geçmek içinde; taşımaların Türk Bayraklı gemilerle yapılmasını sağlayacak bir tedbir olan uzak yol navlun primleri yeniden gündeme getirilmelidir. Ayrıca özel sektörlerin yaptığı taşımacılıklarda ihracatın CIF, ithalatın ise FOB teslim şekline göre yapılmasının sağlanmasıyla ticaret Türk Bayraklı gemilere yönelecektir, dolayısıyla döviz kaybımız azalacaktır

Yabancı bayrağa geçişi önlemek için, TUGS Kanunu'nun çıkarılış amacı ve gerekçesine tam uygun biçimde tatbiki mutlaka sağlanmalı ve mevcut uygulamadaki gibi TUGS'a kayıtlı gemi kazançlarının zoraki yorumlarla kısmen de olsa vergilendirilmesinin önüne geçilmelidir. Aynı zamanda aşağıda belirtilen olumsuzluklar da giderilmelidir:¹⁹⁸

- T/B gemilerde SSK giderlerinin yüksekliği,
- TUGS'da çalışam gemilere yabancı gemiadamı temininde karşılaşılan bürokratik güçlükler,
- TUGS'ne kayıtlı gemilerin satış ve ihracında karşılaşılan güçlükler (Gemi satışlarında Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'ndan izin alma zorunluluğu, gemi ihracında ve satışında İhracatçılar Birliği'ne gelirin %5 oranında harç ödenmesi gibi),
- Navlun gelirleri ve gemi satış bedelleri üzerinden oluşan kur farkından vergi alınması,
- T/B gemilerde Türk uyruklu makine ve güverte zabiti bulabilme konusundaki güçlükler,
- TUGS'a kayıtlı gemilerin ve yatların yurt dışında sigortasının dış kredi miktarı ile sınırlı olarak yapılması,

¹⁹⁸ DTO, s. 189.

Deniz taşımacılığımızın artırılması konusunda gemi tipi, tonajı, yaşı çok önemlidir. Gemilerimiz Karadeniz, Akdeniz çanağı ile Continent Hattı'nda deniz ticaret kural ve uygulamaları ile paralel standartları sağlayabilecek şekilde olmalıdır.

Türkiye'nin transit konteyner deniz taşımacılığı ticaretinin gelişmesi, Pire, Mısır, Güney Kıbrıs RY gibi üslerle rekabet edebilmesi için ülkemizde "Konteyner Üssü" kurulmalı, transit ticaret piyasa ve küresel etkinlikler çerçevesinde ekonomik gelişme planları yaparak özendirilmeli, desteklenmeli, geliştirilmeli ve kolaylaştırılmalıdır.

Transit geçiş ülkesi durumundaki ülkemiz, limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını çağın koşullarına uyarlama gereği duymaktadır. Bu nedenle Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin taşınmasında uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanlarımızın; geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve AB limancılık stratejisi ile uyumlu bir işletme politikasının izlenebileceği özerk yönetim yapısına büründürülmesi gereklidir.¹⁹⁹

Transit konteynerların gereksiz yere açılması konusunda da Gümrük Kanunun'da geçen ve ihbar ve şüphe olmadığı takdirde konteynerın muayene edilmeden sevk edilmesine olanak tanıyan 251. madde değiştirilerek şüphe hali ibaresi yerine "yazılı ihbar veya açık deliller olması halinde" ibaresinin konulması uygun olacaktır.

Deniz kirliliği ve arıtma tesisleriyle ilgili olarak endüstrinin ürettiği zehirli ve ağır metaller ihtiva eden sular için, yılda 9 milyon metreküp endüstriyel atık suyun sadece % 22'si arıtılmakta, % 78'i ise yine arıtılmadan ırmaklara, göllere ve denizlere bırakılmaktadır. Bu durum nedeniyle bazı bölgelerde, denizler ciddi ölçüde kirlenmektedir. Tehlikeli endüstriyel atık alım ve bertaraf tesislerinin sayısı artırılmalıdır.²⁰⁰

Mevcut yat limanlarının bazılarında, atık suların boşaltılmasıyla ilgili alt yapı sisteminin bulunmaması nedeniyle de, yatlar istem dışı atık sularını denize boşaltmaktadırlar. Bu durumların bir an önce düzeltilmesi, arıtma tesisleri ile ilgili olarak, alt yapı tesisleri acil olarak kurulmalı, işletmeye alınmalı ve ilgili kurumlarca sık sık denetlenmelidir. Atıkların toplanması, depolanması ve bertarafına yönelik

¹⁹⁹ İncaz, s. 4.

²⁰⁰ DTO, s. 192.

Çalışmaların hızlanması gerekmektedir. evre ve Orman Bakanlığı tarafından hazırlanan, “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği” çerçevesinde uygulamada yaşanan eksikliklerin giderilerek sorun özümlemelidir.²⁰¹

Gemi sanayimizde iş kazalarından ve meslek hastalıklarından korunmak sadece uzmanları ilgilendiren bir konu değildir. İş yerlerinde iş güvenliğinin sağlanması en önemli husus, kişilerin bu konuda bilgi sahibi olmaları için çaba gösterilmesidir.

Ülkemizdeki kazaların çoğu kişisel hatalardan kaynaklanmaktadır. Yeterli eğitim alamamış olan çalışanlar ve bilhassa genç, acemi işçilerin hata yapma oranı daha yüksektir. Önce alışanlar dikkat etmeli ve daha sonra ilgilileri uyarmalı, eğer gerekli koruyucu önlem alınmaz ise, işe başlamamalı ve iş yerlerinde bu konudaki amirlerini mutlaka haberdar etmelidir.

Koruyucu tedbirlerin mutlaka alınması şarttır. Tüm alışanların ilk yardım ve yangına müdahale konularını tam ve noksansız bilmeli ve uygulayabilmelidir. Bunlarla birlikte tüm işyerlerinde İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Kurulları kurulması için bilgili uzman elemanlar çalıştırılmalı ve bu elemanların uyarıları da mutlaka dikkate alınmalıdır. Bu konularda çıkartılan Yasa maddeleri yeterli olmamaktadır.²⁰²

Açıklanan genel liman sorunları ve bu sorunlara ilişkin gerekli önlemlerin alınması konusunda en büyük eksiklik, siyasi baskılardan sıyrılmış güçlü bir liman otoritesinin Türkiye’de bulunmamasından kaynaklanmaktadır. Türkiye’nin uluslararası transit taşımacılığında önemli bir üs haline gelmesi için güçlü bir liman otoritesinin yaptırımıyla bu önlemler alınmalıdır. Bu önlemler alınarak mevcut limanlarımızın sorunları giderildikten bir süre sonra dahi mevcut limanlarımız gelişen Türkiye ekonomisinin ihtiyaçlarına cevap veremeyecektir. Bu sebeple hinterlandı, coğrafi konumu, ulaşım olanakları ve konteyner ağlarına entegrasyonu gibi parametreler ışığında yeni liman yerleri belirlenmeli ve devlet kontrolü altında kıyı yapıları için yatırımlar yapılmalıdır.

Limanların dünya ulaştırma sistemi içerisinde yer alması için yönetim biçimi ve hizmet anlayışı yönünden yapılandırılması gerekmektedir. Rotterdam, Hamburg ve Antwerp örneklerinde olduğu gibi İzmit ve İskenderun Körfezi ile İzmir’den en azından birinin devlet

²⁰¹ DTO, s. 192.

²⁰² Nazım Tur, H. Necip Nalbantoğlu, “Gemi Sanayisinde İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği”, Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, 24-25 Aralık 2004

koordinasyonunda, çevreye dost biçimde limancılık sektöründe dünyanın etkin ticaret ve sanayi merkezi haline getirmek Türkiye Limancılığı açısından son derece önemlidir.²⁰³

Liman işletmeciliğinde bilgisayar ve bilişim tekniklerinin (internet üzerinden ticaret, EDI gibi) hızlı bir şekilde devreye sokulması gerekmektedir. Yine liman işletmeciliğinde bilgisayar teknolojileri yardımıyla modelleme tekniği ile kapasite analizleri ve planlaması yapılmalı ve bunun için eğitimli personel yetiştirilmelidir. Limanlarımızın alt yapılarının terminal olanakları ve ana ulaşım koridorlarının bağlantı yetersizlikleri giderilmeli, data işlem sistemi kurularak limanlarda hız, kalite, kontrol artırılarak gümrük ve acente hizmetlerinin koordineli bir şekilde ve şeffaflıkla gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.

Limanlarımızın alt yapı eksikliklerinin giderilmesine yönelik stratejiler ise şunlardır:²⁰⁴

- Mevcut Limanlarımızın deniz ulaştırma faaliyetlerinde gemiye, yük ve yolcuya ve çevreye yönelik uluslararası asgari standartlarda iyi hizmet sunacak alt yapı yatırımlarının tamamlanması,
- Demiryolu karayolu bağlantılı kombine taşımacılığın geliştirilmesi,
- Yeni Liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerinin kapsama alanı çerçevesinde, demiryolu ve karayolu bağlantılarının ülkemizin savunma gereksinimleri dikkate alınarak sürdürülmesi,
- Ülkemizin iç ve dış kaynaklarının sektörün gelişmesi doğrultusunda etkin bir şekilde kullanılmasıdır.

Türk Denizcilik endüstrisine finansman sağlayacak uzun vadeli kredi verebilecek, bu kredileri gemi inşasına yöneltebilecek dolayısıyla yeni gemi yapılmasını destekleyerek filomuzun genişletilmesine katkıda bulunabilecek bir bankaya sektörde büyük ihtiyaç duyulmaktadır.²⁰⁵ Böyle bir bankanın kurulmasıyla birlikte sektörde büyük adımlar atılacağı aşîkardır.

²⁰³ Yalçın Yüksel ve diğerleri, “**Dünya Liman Örnekleri ile Türkiye Limancılık Politikası Üzerine Bir Çalışma**”, 4. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu, Antalya, 2002, s. 78.

²⁰⁴ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, “**2006 Yılı İdare Faaliyet Raporu**”, 2007, s. 83.

²⁰⁵ Bakırcı, s. 722.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN SORUNLARA İLİŞKİN İTHALAT-İHRACAT FİRMALARINDA BİR UYGULAMA

Üçüncü bölümde bahsedildiği üzere her ne kadar günümüz dış ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilse de, uygulamada birçok sorun yaşanmaktadır. Ve bu sorunlar dış ticarete belirli ölçülerde aksamalara neden olmaktadır.

Çalışmanın bu bölümünde, İzmir ilinde uygulamada yaşanan sorunları ortaya çıkarmak amacıyla, denizyolu ile taşımacılık yapan ithalat ve ihracat firmalarında bir anket çalışması yapılacaktır.

4.1 Araştırmanın Amacı ve Önemi

Uygulama çalışmalarının başlatılmasında etkili olan amaçlar aşağıdaki gibidir;

- İzmir ilinde deniz taşımacılığında yaşanan sorunların tespiti ve bunların Türk dış ticaretine etkilerinin saptanması amaçlanmıştır.
- Dış ticaret firmalarının denizyolunun tercih etme ve etmeme sebeplerinin saptanması amaçlanmıştır.
- İlgili sorunlara çözüm bulunması amaçlanmıştır.
- İlgili sorunların hangi kurum ve kişilerden kaynaklandığının bulunması amaçlanmıştır.
- İlgili sorunların daha çok hangi hatlardan kaynaklandığının bulunması amaçlanmıştır.
- Deniz taşımacılığın geleceğiyle ilgili tahminlerde bulunmak amaçlanmıştır.

Dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ının, Türk ticaretinin de % 80'inin deniz taşımacılığı ile yapıldığı düşünülürse, bu konuda yaşan sorunları konunun en büyük uygulayıcıları olan dış ticaret firmalarından öğrenmek gerekir. İşte bu noktada araştırma

deniz taşımacılığının sorunlarının tespitinde ve giderilmesinde, dolaylı olarak dış ticaret hacminin büyütülmesinde büyük önem taşımaktadır.

4.2 Araştırmanın Yöntemi

4.2.1 Araştırma Modeli

Bilindiği gibi literatürde başlıca 2 tane araştırma metodolojisi bulunmaktadır. Bunlardan biri nitel araştırma diğer ise nicel araştırmadır. Bu tez çalışmasında nicel araştırma yöntemi kullanılmaktadır. Verilerin sayısal analizine dayanan (niceliksel) bu çalışmada nicel araştırma yöntemlerinden anket yöntemi kullanılmıştır. İzmir bölgesinde ithalat/ ihracat yapan firmalara anket uygulanmıştır.

4.2.2 Araştırmanın Kısıtları

Kişisel olanaklarla Türkiye genelindeki ithalat/ihracat firmalarını araştırma içerisine dâhil etmek, maddi olanaksızlıklar, araştırmanın gerektireceği ek personel ve araştırmanın süresi kısıtlamaları nedeni ile imkânsızdır. Bu nedenle ana kütleyi tanımlamakta öncelikle coğrafi bir kısıtlamaya başvurmak zorunluluğu doğmuştur. Araştırma İzmir ili sınırları içerisinde bulunan ithalat ihracat yapan firmalar ve dış ticaret firmaları ile sınırlandırılmıştır.

Görüşme yapılan kişilerden bazıları deniz taşımacılığı konusunda yeterli bilgiye sahip olmayıp sadece taşımacılık yaptıkları hatlar ve taşımacılık yaptıkları forwarder ile ilgili dar kapsamlı yorumda bulunabilmişlerdir.

Bilindiği gibi anket yöntemleri ise telefonla, postayla (e-mail ile) ve yüzyüze olmak üzere 3'e ayrılmaktadır. Kullanılan bu üç anket yönteminin de üstünlük ve zayıflıkları vardır. Harcanacak zaman açısından en üstün anket türü telefonla ankettir. Özellikle, kısa soruların ve hemen yanıtlanması istenen güncel konuların olduğu araştırmalarda bu üstünlük büyük bir yarar sağlamaktadır. Mektupla anket yapılması

durumunda, bekleme zamanı uzun olacaktır ve bazı durumlarda uzun zamanı göze alabilmek zorlaşmaktadır.

Tek gönderimlik mektupta katılımcının soruları cevaplama oranı daha yüksek olmaktadır. Ancak, telefonla anket ve kişisel görüşmelerle tekrar aranmalar yapıldığında cevaplama oranları daha yüksek düzeylere çıkmaktadır. Anketin maliyetini etkileyen birçok faktör vardır. Soruların formatı, arzulanan cevaplama oranı, kapsanacak coğrafik alan ve zaman bu faktörler arasında önde gelenleridir. Bunlar göz önünde tutulduğunda en maliyetli olan anket türü kişisel görüşmedir.²⁰⁶

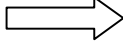
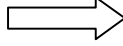
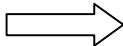
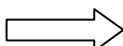
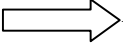
Tablo 36. Anket Türlerinin Karşılaştırılması

KRİTER	MEKTUP	TELEFON	KİŞİSEL GÖRÜŞME
Karmaşık sorular	Zayıf	İyi	Çok İyi
Veri miktarı	Orta	İyi	Çok iyi
Duyarlı sorularda doğruluk	İyi	Orta	Orta
Görüşmeciler etkililerinin denetimi	Çok iyi	Orta	Zayıf
Örnekleme denetimi	Orta	Orta	Orta
Gereken zaman	Zayıf	Çok iyi	İyi
Olası cevaplama oranı	Orta	Orta	Orta
Maliyet	İyi	İyi	Orta

Kaynak: Odabaşı, s. 88.

²⁰⁶ Yavuz Odabaşı ve diğerleri, “Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri”, Anadolu Üniversitesi, 1999, s. 87,88.

İşte anket yöntemindeki tüm bu kısıtlamaları minimuma indirmek için 3 anket yöntemi aşağıdaki kombinasyonlar şeklinde kullanılmıştır.

- Anket formunun postalanacağını telefonla bildirmek  E-mail ile anket formunu göndermek  Telefonla takip etmek
- Kişisel görüşme  Telefonla görüşme
- E-mail ile anket formunu göndermek  Telefonla takip etmek
- Telefon ile görüşme  Anket formunun doldurulması

4.2.3 Örneklem Büyüklüğü

Araştırma için anket tekniğinin kullanılmasına karar verildikten sonra, görüşülecek firmaların tespiti için Ege İhracatçılar Birliği'ne, Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi'ne ve Atatürk Sanayi Bölgesi'ne kayıtlı firmalar, ilgili veri bankalarından rastgele seçilmiştir. Bu kapsamda 218 firmaya anket gönderilmiş, 54 firmadan cevap alınabilmiştir ve anlamlı olarak analiz edilebilecek 50 veri ile çalışılmıştır.

4.2.4 Anket Formu

Araştırmada kullanılan anket formu (bkz Ek 1.) iki kısımdan oluşmaktadır. Anket formunda bulunan ilk kısımdaki sorular anketi dolduran kişinin firma içindeki pozisyonu ve çalıştığı firmanın deniz ticaretine ilişkin sorulardır.

İkinci kısımda ise ithalat/ihracat firmalarının deniz ticaretinde yaşadıkları sorunların ortaya çıkarılmasına dair dokuz adet soru bulunmaktadır. Bu dokuz soru ile firmaların denizyolunu tercih etme sebepleri, ithalatta en sık yaşadıkları sorunlar, ihracatta en sık yaşadıkları sorunlar, sorunların hangi kurum ve/veya kişilerden kaynaklandığı, İzmir Limanı'nda en sık yaşanan sorunlar, gümrüklerle ve forwarderlarla yaşanan sorunlar ve en çok sorun yaşanan hatlar gibi bulguların analizi amaçlanmıştır.

Anketin uygulanması 18 Şubat 2010 - 5 Mart 2010 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

4.3 Genel Bulgular ve Değerlendirmeler

Tablo 37'de cevaplayıcıların firma içindeki pozisyonlarına dair bulgular verilmiştir. Buna göre cevaplayıcıların % 5'i firma sahibi, % 5'i genel müdür, % 46'sı ithalat/ihracat müdürü, % 34'ü ise ithalat/ihracat departmanlarında çalışan çeşitli personelden oluşmaktadır.

Tablo 37. Cevaplayıcıların Firma İçindeki Konumuna Dair Dağılımlar

Çalıştığı Pozisyon	Frekans	Yüzde
Firma Sahibi	5	% 10
Genel Müdür	5	% 10
İthalat/ İhracat Uzmanı	23	% 46
Diğer	17	% 34

Tablo 38'de ise yine anketin birinci kısmında analiz edilen, ankete katılan 50 firmanın yıllık ortalama deniz ticareti miktarlarına ilişkin bulgular gösterilmiştir.

Tablo 38. Firmaların Yıllık Deniz Ticareti Miktar Dağılımları

Yıllık Deniz Taşımacılığı Miktarı	Frekans	Yüzde
1000 Ton`dan Daha Az	3	% 6
1000-5000 Ton Arası	5	% 10
5000-10000 Ton Arası	24	% 48
10000-50000 Ton Arası	16	% 24
50000 Ton`dan Daha Çok	2	% 4

Buna göre cevaplayıcı firmalar, % 48 oranıyla genellikle yıllık 5000-10000 ton arası deniz taşımacılığı yapan firmalardır. Geri kalan % 52'lik kesimin % 24'ü ise yıllık 10000-50000 arası deniz ticareti yapmaktadır.

Tablo 39. Sektörlere Göre Örneklem Büyüklüğü

Sektör	Frekans	Yüzde
Yaş Meyve ve Sebze İhr/İth	5	% 10
Maden İhr/İth	4	% 8
Tekstil İhr/İth	4	% 8
Otomotiv İhr/İth	4	% 8
Makine İhr/İth	7	% 14
Elektronik Eşya İhr/İth	3	% 6
Deri İhr/İth	5	% 10
Kuru Meyve ve Hububat İhr/İth	4	% 8
Ağaç Mamülleri ve Orman Ürünleri İhr/İth	1	% 2
Tütün İhr/İth	1	% 2
Kimyasal Madde İhr /İth	1	% 2
Su Ürünleri İhr/İth	5	% 10
Dış Ticaret Firmaları	9	% 18

Yukarıdaki Tablo 39’da da cevaplayıcı firmaların sektör bazındaki dağılımları verilmiştir. Bazı firmaların çalıştıkları sektörler birden çok olduğu için tabloya birkaç firma gibi yansımışlardır.

4.4 Araştırmaya İlişkin Analizler

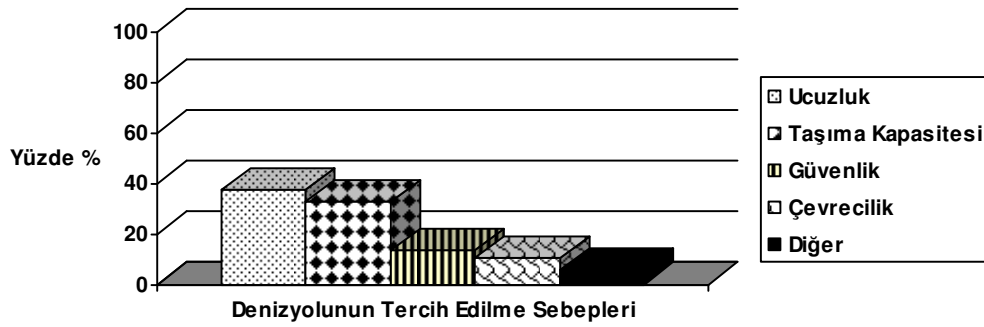
4.4.1 Denizyolunun Tercih Edilme Sebebinin Analizi

Anketin birinci sorusu olan denizyolu ile taşımacılık yapmayı tercih etmenin sebeplerine verilen cevaplar aşağıdaki gibi dağılım göstermiştir.

Tablo 40. Denizyolunun Tercih Edilme Sebeplerinin Frekans ve Yüzde Dağılımları

Sebebe	Frekans	Yüzde
Ucuzluk	33	% 37,5
Taşıma Kapasitesi	29	% 32,95
Güvenlik	12	% 13, 64
Çevrecilik	9	% 10,23
Diğer	5	% 5,68
Toplam	88	% 100

Şekil 10. Denizyolunun Tercih Edilme Sebeplerinin Yüzde Dağılımı



Tabloda ve şekilde de görüldüğü üzere dış ticaret yapan firmaların denizyolunu tercih etmelerinin en büyük sebebi denizyolu taşımacılığının ucuz oluşudur. Katılımcılar, denizyolunu % 37,5 oranında ucuzluklarından dolayı tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Ucuzluktan sonra ise % 32,95 ile taşıma kapasitesi gelmektedir. Denizyolu ucuz olduğu kadar, aynı anda büyük miktarlarda yük taşıma özelliğine sahiptir. Denizyolunun tercih edilmesinin üçüncü sebebi ise % 13,64 ile güvenlik olarak görülmektedir. Denizyolu karayoluna göre çok daha güvenlidir.

Katılımcılar % 5,58 oranında denizyolunu diğer faktörlerden dolayı tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Bu faktörlerin arasında destinasyonun getirdiği zorunluluk, karayoluna göre nispeten sabit fiyatların oluşu ve yükleme organizasyonunun daha profesyonel olması gibi faktörler bulunmaktadır.

4.4.2 Denizyolu Taşımacılığında Yaşanan Sorunların Analizi

4.4.2.1 İthalatta Yaşanan Sorunlar

Anketin ikinci sorusunda katılımcılardan İzmir limanına yaptıkları ithalatlarda en sık yaşadıkları sorunları işaretlemeleri istenmiştir. Katılımcılardan en fazla üç şık işaretlemeleri istenmiştir. Buna göre firmaların ithalatta en sık yaşadıkları sorun denizyolu taşımacılığında seyir süresinin uzun sürmesi olarak görülmektedir. Yaşanan tüm sorunların içinde seyir süresinin uzun olmasının payı % 31,08 civarındadır. Bkz Tablo 41 ve Şekil 11.

Seyir süresini takip eden sorunların ise sırasıyla % 24,32 ile yükün varış yerine zamanında varmaması, %23,65 ile yükün zamanında yola çıkmaması ve % 6,08 ile bürokratik işlemlerin uzun ve maliyetli olmasıdır.

Cevaplayıcılardan sadece bir tanesi diğer şikkını işaretlemiş ve yaşadığı sorunu limanlardan kaynaklanan bazı sorunlar olarak belirtmiştir.

Tablo 41. Denizyolu İthalatında Karşılaşılan Sorunların Frekans ve Yüzde Dağılımları

Sorun	Frekans	Yüzde
Seyir Süresinin Uzunluğu	46	% 31,08
Yükün Zamanında Varmaması	36	% 24,32
Yükün Zamanında Yola Çıkamaması	35	% 23,65
Bürokratik İşlemler	9	% 6,08
Gemi Bulamama	8	% 5,41
Yük Takip Sistemi	8	% 5,41
Çıkış Varış İhbarları	3	% 2,03
Fiyatların Pahalı Oluşu	1	% 0,68
Hırsızlık	1	% 0,68
Diğer	1	% 0,68
Toplam	148	% 100

Şekil 11. Denizyolu İthalatında Karşılaşılan Sorunların Yüzde Dağılımı



Denizyolu ile yapılan taşımacılıklarda yükün zamanında yola çıkmaması, zamanında limana varmaması ve istenilen zamanda gemi bulunamaması gibi durumlar genellikle birçok limana uğrayan gemilerde rastlanan bir durumdur. Gemilerin beklenen zamandan önce veya geç gelmesi durumu belirli nedenlerden dolayı armatörün rotasını değiştirmesi ve bazı limanları uğramaması ile oluşan bir durumdur.

Bunun dışında her ülke ve kıtada tatil zamanları birbirinden farklı olduğu için, belirli dönemlerde aksamalar yaşanmaktadır. Örneğin; Müslüman ülkelerin limanlarında dini bayramlarda gemi gecikmeleri yaşanırken, aynı durum Hristiyan ülkelerde Noelde yaşanmaktadır.

Gecikmelere üçüncü bir sebep olarak da uğranılan liman ülkelerinde yaşanan sosyo-politik değişimler olabilir. Bu değişimler de gemi seyir planlarında ve tarihlerde değişikliğe neden olabilir.

4.4.2.2 İhracatta Yaşanan Sorunlar

Anketin üçüncü sorusunda katılımcılardan İzmir Limanı'ndan yaptıkları ihracatlarda en sık yaşadıkları sorunları işaretlemeleri istenmiştir. Katılımcılardan en fazla üç sık işaretlemeleri istenmiştir. Buna göre firmaların ihracatta yaşadıkları sorunların dağılımı Tablo 42 ve Şekil 12'de verilmiştir.

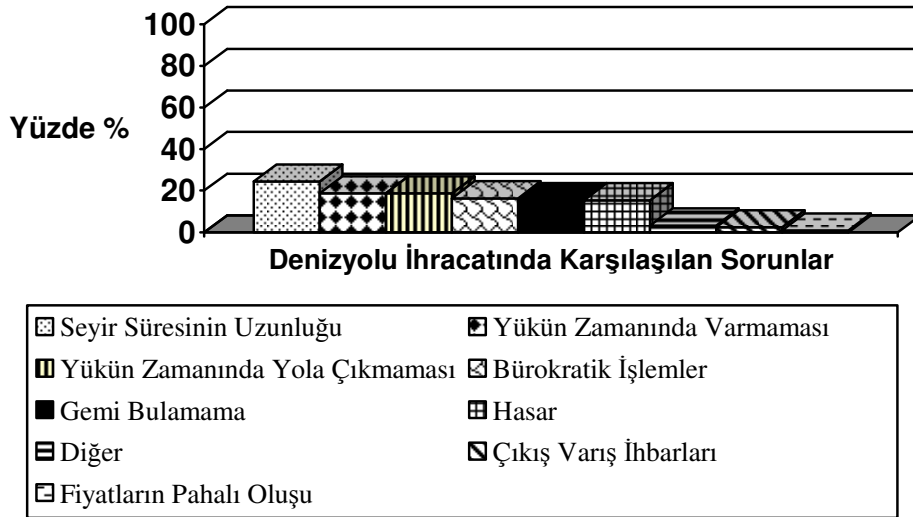
Verilere göre ithalatta 148 kere sorun bildirilirken, ihracatta 123 kere sorun bildirilmiştir. Buradan da İzmir Limanı daha çok ihracat ağırlıklı bir limanı olmasına rağmen, İzmir ilinde ihracatta daha az sorun yaşandığı sonucunu çıkartabiliriz.

Tablo 42'de görüldüğü gibi dış ticaret yapan firmaların ihracatta en sık karşılaştıkları 3 sorun ithalatta da olduğu gibi seyir süresinin uzunluğu, yükün zamanında varmaması ve yükün zamanında yola çıkmamasıdır. Fakat farklı olarak ithalatta herhangi bir cevaplayıcı "hasar" konusunu en sık yaşadığı 3 problemin içine koymazken, ihracatta 19 cevaplayıcı "hasar" cevabını işaretlemiştir. Ve bu oran 19 cevap toplam cevapların içinde % 15,45'e tekabül etmektedir.

Tablo 42. Denizyolu İhracatında Karşılaşılan Sorunların Frekans ve Yüzde Dağılımları

Sorun	Frekans	Yüzde
Seyir Süresinin Uzunluğu	30	% 24,39
Yükün Zamanında Varmaması	23	% 18,7
Yükün Zamanında Yola Çıkamaması	23	% 18,7
Bürokratik İşlemler	20	% 16,26
Gemi Bulamama	19	% 15,45
Hasar	19	% 15,45
Diğer	4	% 3,25
Çıkış Varış İhbarları	3	% 2,44
Fiyatların Pahalı Oluşu	1	% 0,81
Toplam	123	% 100

Şekil 11. Denizyolu İhracatında Karşılaşılan Sorunların Yüzde Dağılımı



Diğer cevabını işaretleyen katılımcılar ise sorunlarını; İzmir Limanından kaynaklı gecikmeler, birikmeler ve bazen bu birikmelerden ötürü, gemilerin İzmir

uğraklarının iptal etmesi ve de ihracat yaparken muhatap olunan kurumların çok fazla olması şeklinde özetlemişlerdir.

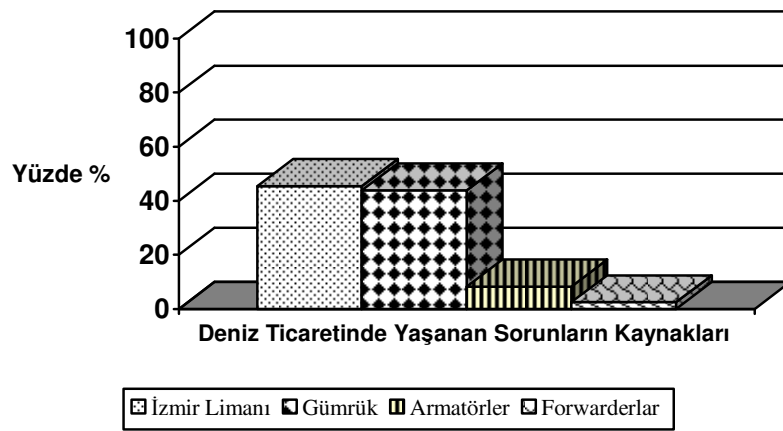
4.4.3 Sorunların Kaynaklarının Analizi

Anketin dördüncü sorusunda katılımcılara deniz ticareti esnasında yaşadıkları sorunların hangi kurum/kişilerden kaynaklandığını düşündükleri sorulmuştur. Cevaplayıcılar toplam 121 defa ilgili kurumları işaretlemişlerdir. Buna göre deniz ticaretinde yaşanan sorunların kaynak kurum/kişileri analizi Tablo 43 ve Şekil 13'te verilmiştir.

Tablo 43. Deniz Ticaretinde Yaşanan Sorunların Kaynakları Frekans ve Yüzde Dağılımı

Kurum/Kişi	Frekans	Yüzde
İzmir Limanı	55	% 45,46
Gümrük	53	% 43,80
Armatörler	10	% 8,26
Forwarderlar	3	% 2,48
Toplam	121	% 100

Şekil 13. Deniz Ticaretinde Yaşanan Sorunların Kaynakları Yüzde Dağılımı



Verilere göre katılımcılar İzmir bölgesinde deniz ticaretinde yaşanan sorunların % 45,46 ile İzmir Limanı'ndan kaynaklandığını belirtmişlerdir. İzmir Limanı'nı % 43,8 ile gümrükler takip etmektedir. Deniz ticaretinde yaşanan sorunların kaynaklarına forwarder ve armatörlerin ise çok küçük roller oynadığı görülmektedir.

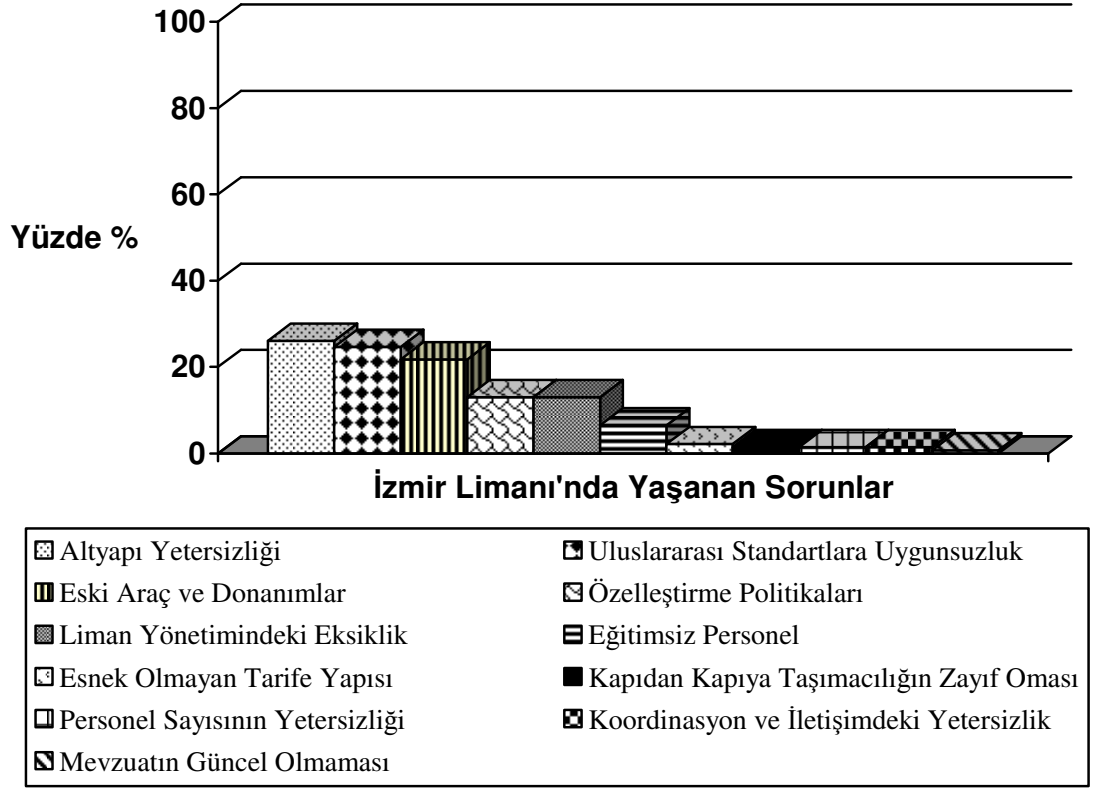
4.4.4 İzmir Limanı'nda Yaşanan Sorunların Analizi

Anketin bir sonraki sorusunda katılımcılara, dördüncü soruyu biraz daha açarak, İzmir Limanı'ndan kaynaklanan sorunların neler olduğu, İzmir Limanı'nda daha çok hangi sorunlarla karşılaştıkları sorulmuştur. En fazla 3 şık işaretlemesi istenen cevaplayıcılar, 138 defa ilgili sorunları işaretlemişlerdir. İşaretlenen sorunların dağılımı Tablo 44 ve Şekil 14'te gösterilmiştir.

Tablo 44. İzmir Limanı'nda Yaşanan Sorunların Frekans ve Yüzde Dağılımı

Sorunlar	Frekans	Yüzde
Altyapı Yetersizliği	36	% 26,09
Uluslararası Standartlara Uygunsuzluk	34	% 24,64
Eski Araç ve Donanımlar	30	% 21,74
Özelleştirme Politikaları	18	% 13,04
Liman Yönetimindeki Eksiklik	18	% 13,04
Eğitimsiz Personel	9	% 6,52
Esnek Olmayan Tarife Yapısı	3	% 2,17
Kapıdan Kapıya Taşımacılığın Zayıf Olması	2	% 1,45
Personel Sayısının Yetersizliği	2	% 1,45
Koordinasyon ve İletişimdeki Yetersizlik	2	% 1,45
Mevzuatın Güncel Olmaması	1	% 0,72
Toplam	138	% 100

Şekil 14. İzmir Limanı'nda Yaşanan Sorunların Yüzde Dağılımı



Katılımcılar İzmir Limanı'nda yaşanan sorunları ağırlıklı olarak altyapı yetersizliği, uluslararası standartlara uyumlu olmamak ve eski araç ve donanımlar olarak belirtmişlerdir. İzmir Limanı'nda yaşanan sorunlar sırası ile % 26,9 ile altyapı yetersizliği, % 24,64 ile uluslararası standartlara uyumsuzluk ve % 21,74 ile eski araç ve donanımlar iken, mevzuatın güncel olmaması sorununu 50 katılımcıdan sadece bir tanesi işaretlemiştir. Buna göre dış ticaret firmaları için mevzuattan önce limandaki altyapı sorunlarının giderilmesi gerekir. Aynı şekilde araç ve donanımların yeni olması ve böylece uluslararası standartlara uygun olması da AB gibi topluluklarla daha rahat ticaret yapmalarına olanak sağlayacaktır.

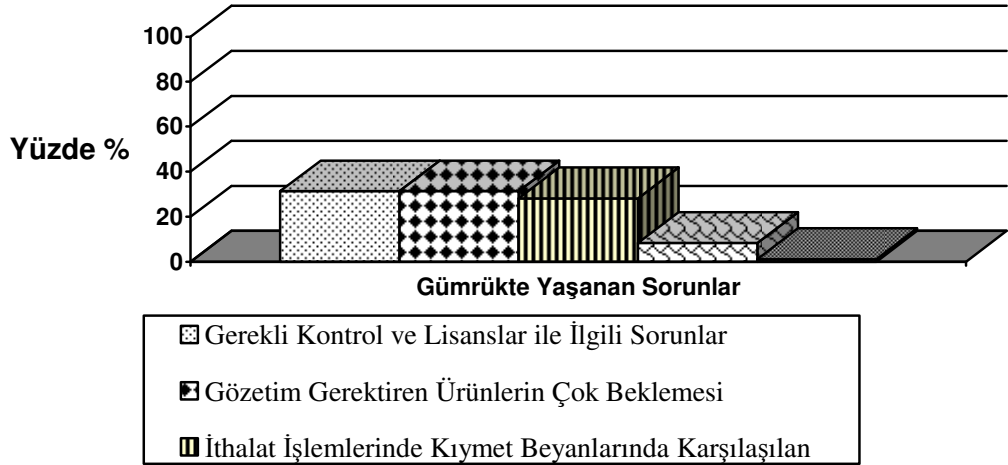
4.4.5 Gümrükte Yaşanan Sorunların Analizi

Liman’da yaşanan sorunların analizine ilişkin soru sorulduktan sonra, katılımcılardan aynı şekilde gümrükte en sık yaşadıkları sorunları belirtmeleri istenmiştir. Buna göre sıklıklarına göre gümrükte yaşanan sorunlar Tablo 45 ve Şekil 45’te belirtilmiştir.

Tablo 45. Gümrükte Yaşanan Sorunların Frekans ve Yüzde Dağılımı

Sorunlar	Frekans	Yüzde
Gerekli Kontrol ve Lisanslar ile İlgili Sorunlar	30	% 31,25
Gözetim Gerektiren Ürünlerin Çok Beklemesi	30	% 31,25
İthalat İşlemlerinde Kıymet Beyanlarında Karşılaşılan Sorunlar	27	% 28,13
Diğer	8	% 8,33
Kambiyo Uygulamaları Konusunda Yaşanılan Sorunlar	1	% 1,04
Toplam	96	% 100

Şekil 15. Gümrükte Yaşanan Sorunların Yüzde Dağılımı



Daha önceki soruların analizinde belirtildiği gibi, denizyolu taşımacılığında sorunlar ağırlıklı olarak sırasıyla İzmir Limanı’ndan ve Gümrük’ten kaynaklanmaktadır.

Cevaplayıcılar da limanda yaşanan sorunları 138 kere işaretlerken gümrükte yaşanan sorunları sadece 96 kere işaretlemişlerdir.

Verilere göre gümrükte yaşanan sorunlar sıklık derecelerine göre % 31,25 ile gerekli kontrol ve lisanslar ile ilgili sorunlar ve gözetim gerektiren ürünlerin gümrükte çok beklemesi, % 28,13 ile ithalat işlemlerinde kıymet beyanlarında karşılaşılan sorunlar, % 8,33 ile diğer sorunlar ve % 1,04 ile kambiyo uygulamaları konusunda yaşanan sorunlardır.

Diğer şikkını işaretleyen sekiz katılımcı, bu diğer sorunları liman ve gümrük kordinasyonundaki aksaklıklar, gümrük ve gümrük müşavirlerinin malların limana teslimlerinden sonraki işlemleri çok fazla uzatması ve küçük sorunlarla ihracatları isteyerek veya istemeyerek geciktirmek veya engellemek olarak açıklamışlardır.

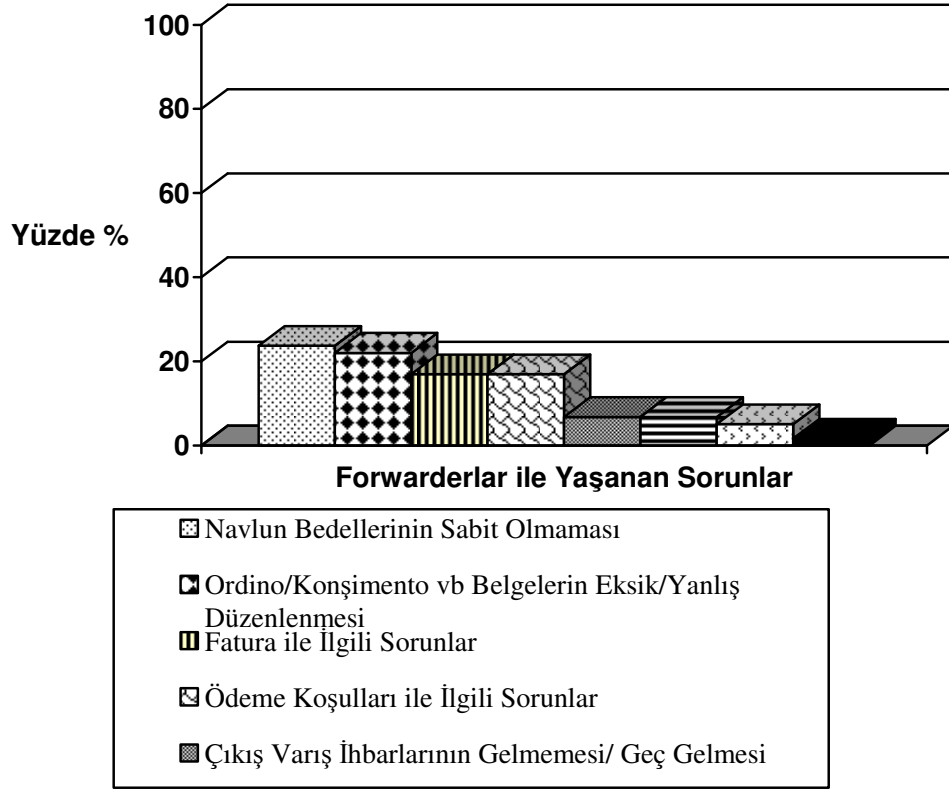
4.4.6 Forwarderlar ile Yaşanan Sorunların Analizi

Katılımcılar forwarderlar ile yaşadıkları sorunlardan sadece 59 tane işaretlemişlerdir Bu da dış ticaret firmalarının forwarder firmaları ile çok sorun yaşamadıklarını göstermektedir. Bkz. Tablo 46 ve Şekil 16.

Tablo 46. Forwarderlar ile Yaşanan Sorunların Frekans ve Yüzde Dağılımı

Sorunlar	Frekans	Yüzde
Navlun Bedellerinin Sabit Olmaması	14	% 23,73
Ordino/Konşimento vb Belgelerin Eksik/Yanlış Düzenlenmesi	13	% 22,03
Fatura ile İlgili Sorunlar	10	% 16,95
Ödeme Koşulları ile İlgili Sorunlar	10	% 16,95
Çıkış Varış İhbarlarının Gelmemesi/Geç Gelmesi	4	% 6,78
Acil Durumlarda İlgili Personele Ulaşamama	4	% 6,78
Diğer	3	% 5,08
Satış Temsilcisiyle Yaşanan Sorunlar	1	% 1,69
Toplam	59	% 100

Şekil 17. Forwarderlar ile Yaşanan Sorunların Yüzde Dağılımı



50 firmadan 9 tanesi forwarderlar ile hiçbir sorun yaşamadığını belirtirken, 12 firma şıklardaki sorunların hepsini yaşadığını fakat en sık yaşadığı 3 tanesini işaretlediğini belirtmiştir. Bu veride İzmir ilindeki forwarderların hizmet anlayışının birbirinden çok farklı olduğunu göstermektedir.

Forwarderlar ile en sık yaşanan üç sorunu sırasıyla % 23,73 ile navlun bedellerinin sabit olmaması, % 22,03 ile ordino/konşimento gibi belgelerin eksik/yanlış düzenlenmesi ve % 16,95 ile fatura ile ilgili sorunlar oluşturmaktadır.

Sorunların % 5,08'ini tanımlayan diğer sorunlar ise navlunun piyasa navlununun çok üzerinde olması, forwarderların sorumluluk almaktan kaçınması, sigortada yaşanan sıkıntılar ve gümrük ile olan koordinasyon eksiklikleri olarak açıklanmıştır.

4.4.7 Sorun Yaşanan Hatların Analizi

Katılımcı firmalara ithalat ve ihracatta en sık sorun yaşadıkları hatlar sorulmuştur. Bu bölümde sorunlar hat bazında analiz edilecektir.

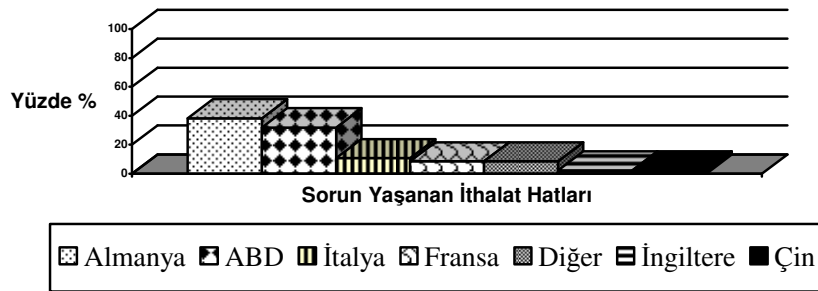
4.4.7.1 Sorun Yaşanan İthalat Hatlarının Analizi

Sekizinci soru olan sorun yaşanan ithalat hatlarının öğrenilmesine yönelik soruda, katılımcılardan en sık sorun yaşadıkları deniz ithalatı hattının işaretlenmesi istenmiştir. 50 katılımcıdan 48 adet hat ismi alınmıştır. Bunların ayrıntılı dağılımları Tablo 47 ve Şekil 17’de görülmektedir.

Tablo 47. Sorun Yaşanan İthalat Hatlarının Frekans ve Yüzde Dağılımları

Sorunlar	Frekans	Yüzde
Almanya	18	% 38,30
ABD	15	% 31,91
İtalya	5	% 10,64
Fransa	4	% 8,51
Diğer	4	% 8,51
İngiltere	1	% 2,13
Çin	1	% 2,13
Toplam	48	% 100

Şekil 17. Sorun Yaşanan İthalat Hatlarının Yüzde Dağılımları



Katılımcılar ithalatta sorun yaşanan hatları sırasıyla % 38,30 oranında Almanya, % 31,91 oranında ABD ve % 10,64 oranında İtalya olarak işaretlemişlerdir. Diğer şikkını işaretleyen 4 katılımcı da açıklamalarını Japonya ve Mısır olarak yapmışlardır. Şıklar içerisinde bulunan Romanya, İspanya, Kanada, Ukrayna ve Yunanistan gibi ülkelerden ithalatta herhangi bir sorun belirtilmemiştir.

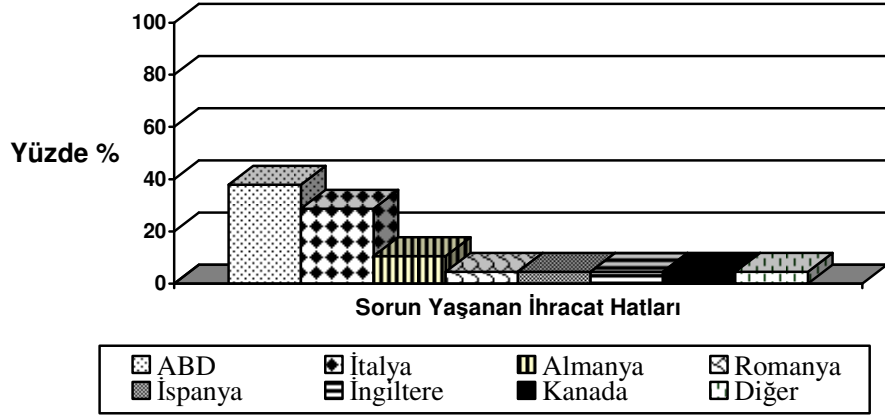
4.4.7.2 Sorun Yaşanan İhracat Hatlarının Analizi

Dokuzuncu soruda katılımcılardan en sık sorun yaşadıkları deniz ihracat hatlarının işaretlenmesi istenmiştir. 50 katılımcıdan 66 adet hat ismi alınmıştır. Bilindiği üzere İzmir Limanı ithalattan daha çok ihracat limanı olduğu için, ihracatta daha çok sorunlu hat belirtmesi olağandır. Sorun yaşanan hatların ayrıntılı dağılımları Tablo 48 ve Şekil 18’de görülmektedir.

Tablo 48. Sorun Yaşanan İhracat Hatlarının Frekans ve Yüzde Dağılımları

Sorunlar	Frekans	Yüzde
ABD	25	% 37,88
İtalya	19	% 28,79
Almanya	7	% 10,61
Romanya	3	% 4,55
İspanya	3	% 4,55
İngiltere	3	% 4,55
Kanada	3	% 4,55
Diğer	3	% 4,55
Toplam	66	% 100

Şekil 18. Sorun Yaşanan İhracat Hatlarının Yüzde Dağılımları



Katılımcılar ihracatta sorun yaşanan hatları sırasıyla % 37,88 oranında ABD, % 28,79 oranında İtalya ve % 10,61 oranında Almanya olarak işaretlemişlerdir. Diğer şikkını işaretleyen 3 katılımcı da açıklamalarını Japonya, Meksika ve Mısır olarak yapmışlardır. Şıklar içerisinde bulunan, Ukrayna, Yunanistan ve Çin gibi ülkelerden ithalatta herhangi bir sorun belirtilmemiştir.

4.5 Araştırma Sonuçları

Genel Bulguların Dağılımı;

- 50 katılımcının genel bulgularının dağılımlarına göre; katılımcıların % 10'u firma sahibi, % 10'u firmanın genel müdürü, % 46'sı ithalat/ihracat uzmanı ve % 34'ü firmanın satın alma, satış, muhasebe gibi departmanlarındaki personelinden oluşmaktadır.
- Ankete katılan firmalardan % 6'sı yıllık 1000 tondan daha az , % 10'u 1000-5000 ton arası, % 48'i 5000-10000 ton arası, % 24'ü 10000-50000 ton arası ve % 4'ü ise 50000 tondan daha çok deniz ticareti yapmaktadır. Anket ağırlıklı olarak (% 72) yıllık 5000-50000 ton arası deniz ticareti yapan firmalarla yapılmıştır.
- Anket en çok (% 18) dış ticaret firmaları ile yapılmıştır. Dış ticaret firmalarını sırasıyla makine ithalat/ihracatı yapan firmalar (%14), yaş meyve ve sebze

ithalat/ihracatı yapan firmalar (%10), deri ithalat/ihracatı yapan firmalar (%10), su ürünleri ithalat/ihracatı yapan firmalar (%10), madem ithalat/ihracatı yapan firmalar (%8), tekstil ithalat/ihracatı yapan firmalar (%8), otomotiv ithalat/ihracatı (%8) yapan firmalar, kuru meyve ve hububat ithalat/ihracatı yapan firmalar (%8), elektronik eşya ithalat/ihracatı yapan firmalar (%6), ağaç mamülleri ve orman ürünleri ithalat/ihracatı yapan firmalar (%2), tütün ithalat/ihracatı yapan firmalar (%2) ve Kimyasal Madde ithalat/ihracatı (%2) takip etmektedir.

Deniz Ticaretinde Yaşanan Sorunların Analizine Yönelik Soruların Dağılımı;

- Yapılan araştırmaya göre denizyolunun tercih edilmesinin en önemli sebebi ucuzluktur (%37,5). Tercih edilme sebebi olarak ucuzluğu sırasıyla % 32,95 ile taşıma kapasitesi, % 13,64 ile güvenlik ve % 10,23 ile çevrecilik takip etmektedir. Firmalara göre denizyolunun ucuz olması, bir anda büyük miktarlarda yük taşıyabilmesi ve malların güvenli şekilde limana varması en büyük tercih unsurlarıdır.
- Katılımcılar ithalatta en sık yaşadıkları üç sorunu ise sırasıyla seyir süresinin uzun olması (%31,08), yükün zamanında varmaması (%31,08) ve yükün zamanında yola çıkmaması (%23,65) şeklinde belirtmişlerdir. Bu üç sorun yaşanan sorunların % 68,75'ini oluşturmaktadır. Geriye kalan % 31,25 oranındaki kısmı ise sırasıyla bürokratik işlemler (%6,08), istenilen zamanda gemi bulamama (% 5,41), yük takip sisteminin zayıf olması (% 5,41), çıkış varış ihbarlarının bildirilmemesi/zamanında bildirilmemesi (% 2,03), navlunların pahalı oluşu (% 0,68), hırsızlık (% 0,68) ve diğer sorunlar (% 0,68) oluşturmaktadır.
- İhracatta yaşanan sorunlar ise ithalatta yaşanan sorunlara göre kısmen az olup % 51,79'unu yine seyir süresinin uzun olması (% 24,39), yükün zamanında varmaması (% 18,7) ve yükün zamanında yola çıkmaması (% 18,7) oluşturmaktadır. Geriye kalan % 48,21'lik oranı ise sırasıyla bürokratik işlemler (% 16,26), gemi bulmakta yaşanan sıkıntılar (% 15,45), hasar (%

15,45), diğer sorunlar (%3,25), çıkış varış ihbarlarının bildirilmemesi/zamanında bildirilmemesi (%2,44) ve navlunların yüksek oluşu (% 0,81) oluşturmaktadır. İhracattaki bürokratik işlemlerin uzun ve pahalı oluşunun, ithalattaki bürokratik işlemlere dair yaşanan sıkıntılara göre payının daha yüksek olduğu görülmektedir. Aynı şekilde ihracattaki navlun yüksekliği de ithalata göre ilgili firmaları daha çok rahatsız etmektedir. İthalatta hırsızlık bildirilirken ihracatta bunun yerine hasarla ilgili sıkıntılar bildirilmiştir. Çıkış varış ihbarlarına dair yaşanan sıkıntılar ise ithalatta da ihracatta da hemen hemen aynı payı göstermektedir.

- Katılımcılar tüm bu sorunların genellikle İzmir Limanı (% 45,46) ve gümrükten kaynaklı (% 43,8) olduğunu belirtmişlerdir. Geriye kalan % 10,74'lük orandan armatörler % 8,26 pay alırken, forwarder firmaları sadece % 2,48 pay almışlardır.
- Katılımcılara İzmir Limanı'nda yaşadıkları sorunlar sorulduğunda ise; en sık yaşanan üç sorunun olarak altyapı yetersizliği (% 26,09), uluslararası standartlara uyumsuzluk (% 24,64) ve eski araç/donanımlar (% 21,74) olduğu tespit edilmiştir. Bu üç sorunu sırasıyla özelleştirme politikaları (% 13,04), liman yönetimindeki eksiklik (% 13,04), eğitimsiz personel (% 6,52), esnek olmayan tarife yapısı (% 2,17), kapıdan kapıya taşımacılığın zayıf olması (% 1,45), personel sayısındaki yetersizlik (% 1,45), koordinasyon ve iletişimdeki yetersizlik (% 1,45) ve mevzuatın güncel olmaması (% 0,72) takip etmektedir.
- Katılımcı firmalara göre gümrükte yaşanan sorunlar sırasıyla; gerekli kontrol ve lisanslar ile ilgili sorunlar (% 31,25), gözetim gerektiren ürünlerin gümrükte çok beklemesi (% 31,25), ithalat işlemlerinde kıymet beyanlarında karşılaşılan sorunlar (% 28,13), diğer sorunlar (% 8,33) ve kambiyo uygulamaları konusunda yaşanan sorunlar (%1,04)'dır.
- Forwarder firmaları ile en sık yaşanan dört sorun ise navlun bedellerinin sabit olmaması (% 23,73), ordino/konşimento vb belgelerin eksik/yanlış düzenlenmesi (% 22,03), fatura ile ilgili sorunlar (% 16,95) ve ödeme

koşulları ile ilgili sorunlar (% 16,95)'dir. Bu dört sorun forwarderlar ile yaşanan sorunların % 17,67'sini oluşturmaktadır. Geriye kalan % 37,28'lik kısmı ise sırasıyla çıkış varış ihbarlarının gelmemesi/geç gelmesi (% 6,78), acil durumlarda ilgili personele ulaşamama (% 6,78), diğer sorunlar (% 5,08) ve satış temsilcisi ile yaşanan sorunlar (% 1,69) oluşturmaktadır.

- En sık sorun yaşanan hatlar ise; ithalatta sırasıyla Almanya (% 38,30), ABD (% 31,91), İtalya (% 10,64), Fransa (% 8,51), diğer hatlar Fransa (% 8,51), İngiltere (% 2,13) ve Çin (% 2,13)'dir. İhracatta ise daha çok sorun yaşanan daha belirtilmiş ve dağılımı ABD (% 37,88), İtalya (% 28,79), Almanya (% 10,61), Romanya (% 4,55), İspanya (% 4,55), İngiltere (% 4,55), Kanada (% 4,55)ve diğer hatlar (% 4,55) olarak belirtilmiştir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde küreselleşmenin doğal bir sonucu olarak ülkelerin birbirleri ile olan alışverişi artmış ve bu alışverişi gerçekleştirecek olan taşıma sistemlerinin de önemi bir o kadar artmıştır. Çalışmada bahsedildiği üzere dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz taşımacılığı ile yapılmaktadır. Türkiye de bulunduğu jeopolitik konum neticesinde, lojistik üs olma yolunda adımlar atmış ve taşımacılık sektöründe, özellikle de denizyolu taşımacılığında bir dizi değişime tabi olmuştur.

Fakat Türk denizciliği, insanlığın suyun kaldırma kuvvetini ilk keşfettiği çağlardan bu zamana incelendiğinde, denizciliğimizin olması gereken noktanın çok gerisinde olduğu görülmektedir. Her ne kadar deniz taşımacılığımız dış ticaretimizi geliştirmemizin en sağlıklı yolu olsa da, dış ticaret miktarından da bi okadar etkilenmektedir. Bu noktada dış ticaretin de yetersiz kalmasıyla birlikte belirli sorunlarla karşı karşıya kalınmaktadır.

Deniz taşımacılığında ilk konteynerlerin kullanımı 1960'lı yıllarda Amerika'da olmuş ve tüm dünyaya hızlı bir şekilde yayılmıştır. Dünyada full-konteyner gemilerinin tonajı ve taşıma hatlarındaki gelişme hızla artmaktadır. Konteyner taşımacılığının özellikle Uzakdoğu-Amerika, Amerika-Avrupa, Uzakdoğu-Avrupa ve Akdeniz limanları arasında olduğu görülmektedir. Dolayısıyla buralardaki ülkeler konteynerize taşımacılıkta en ileri seviyeye çıkmıştır. Fakat Türkiye Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan konumuna rağmen, konteynerle 10-15 yıl önce tanıştığı için bu paydan yeterince faydalanamamaktadır. Son yıllarda dünyada kapıdan kapıya taşımacılık da önem kazanmış, demiryolu, havayolu, karayolu ve denizyolunu bütünleşmesi olan çoklu taşımacılık sistemi "kombine" taşımacılık gelişmeye başlamıştır. Önümüzdeki dönemde kombine taşımacılığın daha da artırması beklenmektedir. Bu nedenle, ülkemizin limanlarını ve diğer ulaşım altyapılarını geliştirmesi ulaştırma sektörünün ve konteyner taşımacılığının dünya ve bölge pazarından alacağı payın artırılması için gereklidir.²⁰⁷

²⁰⁷ Janle Nur Ece, "Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı", 2006, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107 (10.01.2010).

Dünya limanlarındaki konteyner yükleme/boşaltma (elleçleme) miktarında sürekli bir artış görülmekte olup 2012 yılında konteyner sayısının 491 milyona ulaşacağı beklenmektedir. Bunun gerçekleşmesi durumunda söz konusu konteynerlerin en kısa sürede ve en etkin ve verimli bir biçimde elleçlenmesini sağlayacak yeterli alt ve üst yapıya sahip etkin ve verimli hizmet veren limanlara ihtiyaç vardır.

Türk deniz taşımacılığı deniz ticaret filosu, tersanecilik, limanlar, personel konusu gibi birçok konuda sorun yaşamaktadır. Dördüncü bölümde yapılan anket çalışması da bu sorunların dış ticaret firmalarına ne gibi engeller oluşturduğunu kanıtlamıştır.

Limanlarımızın gelişen teknolojiye paralel olarak taşıma şekillerine ayak uydurarak ülke ekonomisine daha fazla katkı sağlaması için limanlarımızın Türkiye'nin ithalat ve ihracat yüklerinin etkin, verimli, güvenilir ve hızlı olarak elleçlenmesini sağlayacak şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması, konteyner taşımacılığımızın ve filomuzun desteklenmesi, tersanelerimizin tam kapasite çalışmalarının sağlanması, denizcilikle ilgili mevzuatların yenilenmesi ve uluslararası standartlara uygun olması gerekmektedir.

Ulu Önder Atatürk de denizcilikle ilgili 1937 yılında hükümet programını açıklarken, denizciliğin Türkiye için ne kadar önemli olduğunu şu sözleri ile vurgulamıştır.

".....Denizcilik sadece ulaştırma işi değil, iktisadi iş olarak anlaşılacak ve tersaneler, gemiler, limanlar ve iskeleler inşaa edilecek, deniz sporları kulüpleri kurulacak ve korunup geliştirilecektir. Çünkü: Toprakların ucu deniz olan bir ulusun sınırını, halkının kudret ve yeteneğinin hududu çizerek. En uygun coğrafi konumda ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri bir denizci ulusu yetiştirmek yeteneğindedir. Bu yetenekten yararlanmasını bilmeliyiz. Denizciliği Türk'ün büyük ulusal ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız."

KAYNAKLAR

Kitap:

CASSON, Lionel. **Ships and Seafarin in Ancient Times**, British Museum Press, London, 2002.

DEMİR, Şeref. **Uluslararası Taşımacılık/Lojistik KDV İstisnası ve İadesi**, Gelirler Kontrolörleri Derneği Yayını, İstanbul, 2005.

DURAN, Tülay. **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002.

ERGUN, İsmet. **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Hacettepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Yayın No:10, Ankara, 1985.

Grolier International Americana Encyclopedia, **Denizcilik**, Grolier Incorporated, İstanbul, 1993.

GÜNAY, Muzaffer. **Ulaştırma Açısından Türkiye'nin Dış Ticaret Gerçekleştirme Analizi ve Deniz Ticaret Filosunun Planlanması**, Yayın No:13, Temel Matbaacılık, 1989.

İNCAZ, Serap ve Güler Biler Alkan. **Türk Deniz Taşımacılığının Bugünkü Durumu ve Önemi**, IV. Ulaşım ve Trafik Kongresi - Sergisi Bildiriler Kitabı, Ankara, 2003.

LAMBERT, Douglas M. ve James R. Stock. **Strategic Logistics Management**, Irwin\McGraw-Hill, 3. Baskı, Boston.

MCCLEAVE, Robert E. **National Security Management-Transportation**, National Defense University, Washington D.C, 1986.

ODABAŞI, Yavuz, Kazım Özdamar, Yaşar Hoşcan, Ali Atıf Bir, Gönül Kırcaali İftar, Ahmet Özmen ve Yıldız Uzuner. **Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri**, Anadolu Üniversitesi, 1999.

PAMUKÇU, Salih Zeki. **Türk Deniz Taşımacılığı**, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1982.

SAATÇİOĞLU, Cem. **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları**, Türkiye Avrupa Birliği Uygulamaları, Gazi Yayınevi, 2006, Ankara.

SEYİDOĞLU, Halil. **Uluslararası İktisat**, Güzem Can Yayınları, Genişletilmiş 15. Baskı, İstanbul, 2005.

TANERİ, Aydın. **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Ankara, 1981.

TEZ, İbrahim. **Denizcilik Sektörü Atılım, Gelişme Programı ve Denizcilik Bakanlığı**, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992.

4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu, md.3.

Makale:

AKTEN, Necmettin. **Taşımacılıkta Çağdaş Motif: Kapıdan Kapıya Taşıma**, Logistical Dergisi, Yıl 3 Sayı 3.

AYTAŞ, Yaşar Duran. **Tersaneler ve Çevre**, 7 Temmuz 2008,
<http://www.virahaber.com/yazi/tersaneler-ve-cevre-7853.htm>, (08.12.2009).

BAKIRCI, A.Erhan. ve Erman Özcan. **Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin Genel Yapısı, Sorunları Ve Bu sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler**, İ.Ü. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, II. Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar Kongresi MBGAK, İstanbul, 17–19 Kasım 2005.

BATTAL, Kemal. **Erika III AB Deniz Emniyeti Paketi Yürürlükte**,
<http://www.virahaber.com/yazi/erika-iii-ab-deniz-emniyeti-paketi-yururlukte-8725.htm>,
(01.12.2009).

BAYINDIR, Tahir. **Türk Denizcilik Sektörünün Durumu ve Dünya Denizcilik Sektöründeki Yeri**, <http://www.denetde.org.tr/makaleler/TurkDenizcilikSektoru.htm>,
(12.02.2010).

BOZOĞLU, Ali. **Geçmişten Günümüze Denizde Emniyet**, 07.06.2005,
http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=12&yazi_id=100022,
(01.12.2009).

CANPOLAT, Recep. **Koster Filomuz Can Çekişiyor**, Akşam Gazetesi, 27.06.2005,
<http://www.tumgazeteler.com/?a=857606>, (16.12.2009).

DENİZ TİCARET ODASI. **2007 Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 2008.

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, **Dokuzuncu Kalkınma Planı-Denizyolu Ulaşımı**, Ankara, 2007.

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, **İkinci Kalkınma Planı**, Ankara, 1968.

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, **Sekizinci Kalkınma Planı**, Ankara, 2001.

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, **Deniz Ulaştırması ve Limanlar Özel İhtisas Komisyon Raporu**, (VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu), İstanbul, 1977.

DOUGLAS, Westwood. **World Marine Markets**, Report Number 328-05.

DUMAN, Ruhi. **Gemi Acenteliği ve Ticaret-Limanlar**, İstanbul, 12 Mayıs 2009, <http://www.vda.org.tr/BaskandanYazi/AyinYazisiMAY09/tabid/287/Default.aspx>, (11.10.2009).

ECE, Jale Nur. Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı, 2006, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107 (10.01.2010)

ERDOĞAN , Murat . **Koster Gücümüzü Kaybedebiliriz**, 30.04.2009, <http://www.denizhaber.com/HABER/16887/1/koster-turk-ticaret-filosu-denizcilik-mustesarligi-konan-denizcilik-ibrahim-konan-salih-zeki-cakir-gisbir-istfix.html>, (16.12.2009).

EUROPEAN COMMISSION. **Maritime Transport Policy**, Belgium, 2006, s. 2.

GÖKDAĞ, Mahir. **Enerji Verimliliği Açısından Demiryollarının Önemi ve Geliştirilmesi**, Ulusal Enerji Verimliliği Kongresi, Ankara, 3-5 Şubat 1999.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION, **Annual Report-2009**.

IMF. **World Economic Outlook**, Nisan 2008.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Shipping and World Trade-2009**, <http://www.imo.org/> (01.02.2010).

İSTİKBAL, Cahit. **Özelleştirme ve Limanlar**, Denizcilik Dergisi, Kasım-Aralık 2005.

KARACAOĞLU, M.Sadık. **Lojistik Sektörünün Dünyü Bugünü ve Entegre Lojistik Kavramının Horoz Lojistik Uygulamaları**, Preston University, İstanbul, 2007.

KAYSERİLİOĞLU, Enis. **Deniz Taşımacılığı Sektör Profili**, İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2004.

KOÇAK, Bülent. **Dünya’da ve Türkiye’de Gemi İnşa Sanayi**, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü, 2008.

LAINE, Jouni T. ve Ari P.J. Vepsäläinen. **Economies of Speed in Sea Transportation**, MBC University, Volume 24, 1994.

ONUR, Selçuk. **Türk Deniz Ticaret Filosu Yok Olacak**,
<http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/22445/deniz-ticaret-filosu-dto-kuruyuk-gemisi.html>, (01.12.2009).

REEL, Yeşim ve Nuray Terzi. **Dünya Denizcilik Sektörü ve Özelleştirme Uygulamaları**, Marmara Üniversitesi, İİBF Dergisi, Yıl 2008, Cilt XXV, Sayı 2.

RODRIGUE, Jean Paul, Brian Slack ve Theo Notteboom. **Maritime Transportation**, Hofstra University, 2009.

ŞENER, Bekir, Uğur Buğra ve Serkan Ekinci. **Kabotaj Hattı ve İç Sularımızdaki Mevcut Gelecek Tasarımları**, Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, 24-25 Aralık 2004.

TOBB, **Denizcilik Sektör Kurulu Raporu** , 3. Bölgesel ve Sektörel Ekonomi Şurası, Ankara, 14 Şubat 2006.

T.C. BAŞBAKANLIK DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI. **Deniz Ticaret İstatistiklerinin Değerlendirilmesi (2003-2008)**

T.C. SAYIŞTAY BAKANLIĞI. **Kıyılarının Kullanımının Planlanması ve Denetimi-Performans Denetimi Raporu**, Ankara, 2006.

TCDD, **İstatistik Yıllığı 2001-2005**, Nurol Matbaacılık, Ankara.

T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI. **2006 Yılı İdare Faaliyet Raporu**, 2007.

TURHAN, Mustafa. **İstihdam İçin Gemi İnşa Sanayiine Özel Önem Verilmelidir**, 19.09.2009, <http://www.dunyagazetesi.com.tr/haber.asp?id=61404>, (03.12.2009).

TUR, Nazım ve H. Necip Nalbantoğlu. **Gemi Sanayisinde İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği**, Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, 24-25 Aralık 2004.

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ. **Türkiye Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu 2008**.

ULAŞTIRMA OKULU VE MERKEZ KOMUTANLIĞI. **Taşımacılık Tipleri ve Karşılaştırılmaları** , İzmir.

UNCTAD. **Review of Maritime Transport-2008**, Geneva, 2008.

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME. **Marine Litter-An Analytical Overview**, Kenya, 2005.

ÜNSAN, Yalçın, Mustafa İnsel ve İsmail Hakkı Helvacıoğlu, **Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi** , Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 2006.

VANK, M. Deniz. **Tuzla Özel Sanayi Bölgesi Olmalı**,
<http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=253749>, (07.12.2009).

Vizyon 2003 Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu, Ankara, 2003.

WTO. **International Trade Statistics 2008**, 2008.

WTO. **2008 Press Releases - World Trade 2007 Prospects For 2008**, Nisan 2008.

YILMAZ, A.Bahar, Nuri Başusta ve Ali İşmen. **İskenderun Körfezi'nin Güney-Doğu Kıyılarında Plastik Materyal Birikimi Üzerine Bir Çalışma**, Ege Üniversitesi Su Ürünleri Dergisi, İzmir, 2002.

YÜKSEL, Yalçın. Esin Çevik, Adnan Akyarlı, Ahmet Cevdet Yalçın ve Işıkhan Güler. **Dünya Liman Örnekleri ile Türkiye Limancılık Politikası Üzerine Bir Çalışma**, 4. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu, Antalya, 2002.

Tez:

AYAN, M.Serdar. **Deniz Taşımacılığında Navlun Piyasaları ve Türkiye Açısından Önemi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) , Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1997.

ARAN, Aslı. **Türk Deniz Ulaşımı ve Ticareti'nin Türkiye Jeopolitiği Açısından Önemi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul, 2006.

BAŞER, Sadık Özlen. **Türkiye'de Deniz Taşımacılığı Sektörünün Ekonomik Analizi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) , Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 1993.

BERİTAN, Güldem. **İhracatın Gelişmesinde Lojistiğin Önemi ve Tekstil Sektörüne Uygulanması**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) , İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Haziran 2006.

BUKET, Ceren. **Türkiye'de Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları Ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) ,Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü , Ankara, 2006.

BULUT, Önder. **Türkiye'de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kadir Has Üniversitesi SBE, İstanbul.

DÜLGER, Mehmet Ceyhun. **Denizcilik Gücünün Geleceği** , (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), GebzeYüksek Teknoloji Enstitüsü, Gebze, 2006.

ELBİRLİK, Gizem. **Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) ,Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2008.

HÜSEYNZADE, Mehman. **Deniz Taşımacılığının Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) , Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2006.

ILDIR, Orkan. **Denizlerden Sanayi Turizm ve Balıkçılık Alanlarında Yararlanma ve Türkiye'nin Bu Konudaki Sorunlarının ve Hedeflerinin Değerlendirilmesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2006.

KILIÇ, Okay. **Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) ,Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006.

KOR ATEŞ, Deligönül. **Uluslararası Çoklu Taşımalarda Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğunun Uluslar arası Konvansiyonlar Işığında Değerlendirilmesi ve Türk Hukuk Sistemindeki Yapıyla Karşılaştırılması**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2004.

METİN, İsmail. **Denizyolu ile Yük Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Analizi ve Bir Uygulama**, (Tezsiz Yüksek Lisans Projesi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2007.

TARHANLI, N. Atalay. **Denizcilik Sektörü ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Firmanın Halka Arzı**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, 2006.

UÇAR, Aslı. **Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2007.

USBAŞ, Cansu. **Türkiye’de Denizyolu Yük Taşımacılığının Sorunları ve Çözüm Önerileri**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2005.

ÜNALMIŞ, Merve. **Maritime Transportation in Turkey&European Union With Special Reference To Privatization of Ports**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü, İstanbul, 2005.

İnternet Kaynakları:

AB Finansmanlı Türkiye’de Deniz Emniyetinin Geliştirilmesine Destek Projesi,
http://www.avrupa.info.tr/Files/File/program_pro_photos/Izmir/Izmir_Proje_Bilgi_Notu.rtf, (01.12.2009).

Avrupa Birliği,
<http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/index.cfm?action=detay&dil=TR&yayinid=1130&icerikid=1236&from=home>, (29.04.2009).

Denizde Mal ve Can Emniyetini Sağlamak ,
http://www.ulasim2023.org/index.php?option=com_content&view=article&id=104:denz-de-can-ve-mal-emnyet-salanacak&catid=8:denz-ulaimi&Itemid=20, (01.12.2009).

Denizcilik Sektörü Raporu , [www. dyp.org.tr/Arge](http://www.dyp.org.tr/Arge), (03.12.2009).

Gemilerde 7000 Personel Açığı Var, 10.11.2008,
<http://www.denizticaretgazetesi.org/index.php?haber=8043>, (28.11.2009).

Hayatı Değiştiren 85 Buluş, <http://www.tumgazeteler.com/?a=142555>, (05.03.2009).

Tuzla Tersaneleri Bölgesi Gözlem Ve Değerlendirme Raporu,

http://www.mazlumder.org/haber_detay.asp?haberID=1162, (07.12.2009).

“Tüpraş Faaliyet Raporu-2007”,

<http://www.tupras.com.tr/detailpage.tr.php?lPageID=12>, (18.02.2010).

“Türk Bayraklı Gemiler Beyaz Listede”, <http://www.porttakal.com/haber-turk-bayrakli-gemiler-beyaz-liste-de-334592.html>, (17.02.2010).

Türk Denizcilik Sektörünün Tarihçesi-7, <http://www.bilgininadresi.net>, (16.03.2009).

<http://www.denizce.com/denizciliktarihi4.asp>, (10.03.2009).

<http://www.e-tarih.org/sozluk.php?sd=sozlukdetay&id=128>, (10.03.2009).

www.lojistikturkiye.com/menu.asp?menu_id=28, (01.02.2009).

http://www.bilgisite.com/lojistik/log_II.htm, (08.02.2009)

<http://www.tdk.gov.tr/TR/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAAAF6AA849816B2EF05A79F75456518CA>, (04.04.2009).

http://www.ekodialog.com/uluslararası_ekonomi/dis_ticarete_yonelmanin_nedenleri.html, (05.04.2009).

<http://www.gumruk.gov.tr/Istatistikler/Default.aspx>, (28.04.2009).

<http://www.atonet.org.tr/yeni/index.php?p=559&l=1>, (29.04.2009).

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp>, (10.10.2009).

http://www.nedirnedemek.org/dwt_nedir, (16.11.2009).

www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.../yaşortalaması.pdf, (10.10.2009).

EKLER

EK 1 Anket Formu

Sayın Katılımcı,

İzmir ilinde bulunan ithalat ve ihracat firmalarının denizyolu ile yaptıkları taşıma esnasında yaşadıkları sorun ve olumsuzlukları ölçmek amacıyla hazırlanmış olan bu anket formu tamamen bilimsel amaçla kullanılacaktır. Katılımınız için teşekkür ederim.

Bihter Kol

Formu Dolduran Kişinin;	Firmanın;
Çalıştığı Firmanın Adı:	Çalışılan Sektör/Sektörler:
Çalıştığı Pozisyon:	Ortalama Yıllık Deniz Taşımacılığı Miktarı (Kg-Ton):
	İthalatta Deniz Taşımacılığı Yapılan Hatlar:
	İhracatta Deniz Taşımacılığı Yapılan Hatlar:
	Çalışılan Forwarderlar:
	Çalışılan Limanlar:

ANKET FORMU

1. Firmanızın denizyolu taşımacılığını tercih etmesinin nedeni nedir?

(Lütfen en fazla 3 şık işaretleyiniz, diğer şıkkını işaretlemeniz halinde tercih sebebinizi kısaca yanına yazınız.)

- ☐ Denizyolunun ucuz olması
- ☐ Denizyolunun çevreci olması
- ☐ Denizyolunun sosyal-siyasi koşullardan az etkilenmesi
- ☐ Denizyolunun büyük miktarlarda yükü tek seferde taşıyabilmesi
- ☐ Denizyolunun güvenli olması
- ☐ Diğer.....

2. İzmir'e yapılan denizyolu ithalatlarında en sık yaşadığınız sorun/sorunlar nelerdir?

(Lütfen en fazla 3 şık işaretleyiniz, diğer şıkkını işaretlemeniz halinde sorunu kısaca yanına yazınız.)

- | | |
|---|---|
| ☐ Seyir süresinin uzun oluşu | ☐ Yükün zamanında varmaması |
| ☐ Yükün zamanında yola çıkmaması | ☐ Mal güvenliğinin olmayışı-hasar |
| ☐ Hırsızlık | ☐ Yük çıkış ve varışlarının bildirilmemesi |
| ☐ Filonun eski olması | ☐ Gemilerin çok aktarma yapması |
| ☐ Yük takip sisteminin zayıf olması | ☐ Taşımacılığın pahalı oluşu |
| ☐ Bürokratik işlemlerin uzun ve maliyetli olması | |
| ☐ İstenilen zamanda gemi bulunamaması | |
| ☐ Diğer | |

3. İzmir'den yapılan denizyolu ihracatlarında en sık yaşadığınız sorun/sorunlar nelerdir?

(Lütfen en fazla 3 şık işaretleyiniz, diğer şıkkını işaretlemeniz halinde sorunu kısaca yanına yazınız.)

- | | |
|---|---|
| ☐ Seyir süresinin uzun oluşu | ☐ Yükün zamanında varmaması |
| ☐ Yükün zamanında yola çıkmaması | ☐ Mal güvenliğinin olmayışı-hasar |
| ☐ Hırsızlık | ☐ Yük çıkış ve varışlarının bildirilmemesi |
| ☐ Filonun eski olması | ☐ Gemilerin çok aktarma yapması |
| ☐ Yük takip sisteminin zayıf olması | ☐ Taşımacılığın pahalı oluşu |
| ☐ Bürokratik işlemlerin uzun ve maliyetli olması | |
| ☐ İstenilen zamanda gemi bulunamaması | |
| ☐ Diğer | |

4. Sizce deniz taşımacılığındaki sorunlar ağırlıklı olarak hangi kurum ve/veya kişilerden kaynaklanmaktadır? (Lütfen diğer şikkını işaretlemeniz halinde kurum veya kişiyi kısaca yanına yazınız)

- ☐ İzmir Liman'ından kaynaklanan sorunlar
- ☐ Forwarder firmalarından kaynaklanan sorunlar
- ☐ Gümrükten kaynaklanan sorunlar
- ☐ Armatörlerden kaynaklanan sorunlar
- ☐ Diğer.....

5. İzmir Limanı'nda en sık yaşadığınız sorun/sorunlar nelerdir?
(Lütfen en fazla 3 şık işaretleyiniz, diğer şikkını işaretlemeniz halinde sorunu kısaca yanına yazınız.)

- | | |
|---|--|
| ☐ Mevzuatın güncel olmaması | ☐ Personel sayısının yetersiz olması |
| ☐ Esnek bir tarife yapısının olmaması | ☐ Personelin eğitimsiz olması |
| ☐ Alt yapı yetersizliği | ☐ Özelleştirme politikaları |
| ☐ Liman yönetimindeki eksiklikler | ☐ Koordinasyon ve iletişimdeki yetersizlik |
| ☐ Eski araç ve donanımlar | ☐ Kapıdan kapıya taşımacılığın zayıf olması |
| ☐ Limanın elverişsiz olması/uluslararası standartlara uygun olmaması | |
| ☐ Diğer..... | |

6. Gümrükte sorun yaşıyorsanız, bu sorun/sorunlardan en sık yaşadıklarınızı işaretleyiniz.
(Lütfen en fazla 3 şık işaretleyiniz, diğer şikkını işaretlemeniz halinde sorunu kısaca yanına yazınız.)

- ☐ Gümrük işlemlerinde gerekli kontrol ve lisanslar ile ilgili sorunlar
- ☐ Gözetim gerektiren ürünlerin gümrükte çok beklemesi
- ☐ Kambiyo uygulamaları konusunda yaşanan sorunlar

☐ İthalat işlemlerinde Kıymet beyanlarında karşılaşılan sorunlar

☐ Diğer.....

7. Forwarderlarla sorun yaşıyorsanız, bu sorun/sorunlardan en sık yaşadıklarınızı işaretleyiniz.(Lütfen en fazla 3 şık işaretleyiniz, diğer şıkkını işaretlemeniz halinde sorunu kısaca yanına yazınız.)

☐ Ordino/konşimento vb belgelerin eksik/yanlış düzenlenmesi

☐ Fatura ile ilgili sorunlar

☐ Ödeme koşulları ile ilgili sorunlar

☐ Çıkış varış ihbarlarının gelmemesi/geç gelmesi

☐ Satış temsilcisiyle yaşanan sorunlar

☐ Acil durumlarda ilgili personele ulaşamama

☐ Navlun bedellerinin sabit olmaması

☐ Diğer.....

8. Denizyolu ile ithalat esnasında en çok sorun yaşadığınız hat/hatlar hangisidir?

☐ Rusya

☐ Çin

☐ İtalya

☐ Romanya

☐ İspanya

☐ İngiltere

☐ Almanya

☐ Yunanistan

☐ ABD

☐ Kanada

☐ Ukrayna

☐ Diğer.....

9. Denizyolu ile ihracat esnasında en çok sorun yaşadığınız hat/hatlar hangisidir?

☐ Rusya

☐ Çin

☐ İtalya

☐ Romanya

☐ İspanya

☐ İngiltere

☐ Almanya

☐ ABD

☐ Ukrayna

☐ Yunanistan

☐ Kanada

☐ Diğer.....